



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 81]

नई दिल्ली, सोमवार, जून 12, 2000/ज्येष्ठ 22, 1922

No. 81]

NEW DELHI, MONDAY, JUNE 12, 2000/JYAISTHA 22, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 12 जून, 2000

सं. टीएएमपी/4/2000-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कार्गो प्रहस्तन, भांडागारण और संपदा किराए से संबंधित प्रभारों के संशोधन के लिए मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/4/2000-एमओपीटी

मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

आवेदक

आदेश

(जून, 2000 के दूसरे दिन को पारित किया गया)

यह मामला सामान्य कार्गो, कंटेनरों, पीओएल, लौह-अयस्क के बर्थ सं०-9 यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) में प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क, खुले प्लाटों पर किराए, कंटेनर शेडों और भांडागारों

(1)

के लिए भंडारण प्रमारों, मार्गाधिकार प्रमारों और रेलवे दरों में संशोधन करने संबंधी मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रशुल्कों के संशोधन पर विचार करते समय इसने प्रस्ताव को बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत करने से पूर्व जीएमओईए और अन्य पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधियों के साथ बातचीत के तीन दौर आयोजित किए थे । एमओपीटी के न्यासी बोर्ड ने इस प्रस्ताव पर 29 दिसम्बर, 1999 को आयोजित अपनी बैठक में विचार किया था और इसका अनुमोदन किया था ।

3 पत्तन ने इन प्रमारों को तीन वर्ष से भी अधिक पहले संशोधित किया था और इसलिए अगला संशोधन अतिदेय हो गया है । न्यूनतम 4 प्रतिशत प्रतिवर्ष की मुद्रास्फीति दर मानते हुए और यह मानते हुए कि इन दरों को अगले तीन वर्षों के लिए संशोधित नहीं किया जा सकता, पत्तन ने तर्क दिया है कि छह वर्ष में मुद्रास्फीति की दर के कारण वृद्धि 24 प्रतिशत बैठती है । इसलिए, पत्तन द्वारा प्रमारों में 25 प्रतिशत के संशोधन का प्रस्ताव किया गया है । पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि विभिन्न गतिविधियों के कारण यांत्रिक अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) की कार्यकुशलता को सुधारते समय पत्तन का प्रचालन व्यय बढ़ गया है और विद्युत प्रमारों, मजूरी संशोधन समझौता, पेंशन और उपदान के कारण बकाया की देयता तथा पत्तन द्वारा किए जाने वाले अनेक विकासात्मक कार्यों के कारण अधिक भुगतानों की वजह से यह व्यय काफी बढ़ता जाएगा ।

4. प्रमुख मदों में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि का प्रतिशत नीचे दिया गया है :—

- |       |  |  |
|-------|--|--|
| (i)   | लौह-अयस्क और पेलेट्स (बर्थ संख्या 9 पर एमओएचपी द्वारा निर्यात) | — 25 प्रतिशत   |
| (ii)  | सामान्य कार्गो और अयस्क (बर्थ संख्या 9 को छोड़कर)              | — 25 प्रतिशत   |
| (iii) | कंटेनर यातायात   | — न्यूनतम 2500/—रुपए प्रति टीईयू और अधिकतम 6000/—रुपए प्रति टीईयू के साथ मूल्यानुसार आधार पर । |

(iv)	पीओएल पर घाटशुल्क	—	25 प्रतिशत
(v)	भांडागार और भंडारण	—	100 प्रतिशत
(vi)	रेलवे की दरें	—	100 प्रतिशत
(vii)	मार्गाधिकार सहित संपदा किराया दर	—	100 प्रतिशत

5. निर्धारित पद्धति के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ता/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियां संक्षेप में नीचे दी गई हैं :—

#### मोरमुगाव कुली संघ

- (i) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण, रेलवे कार्यचालन और संपदा किराए से होने वाली आय सामान्य कार्गो की प्रवृत्ति को उचित रूप में प्रदर्शित नहीं करती, क्योंकि 1994 से 1998 तक रेल लाइनें बदलने के लिए रेल सेवाएं स्थगित किए जाने के कारण ऐसा कार्गो सीमित हो गया था। सामान्य कार्गो की वर्तमान प्रवृत्ति में कई गुना वृद्धि हुई है और यह प्रवृत्ति आने वाले वर्षों में जारी रहेगी।
- (ii) सामान्य कार्गो पर घाटशुल्क में 25 प्रतिशत की वृद्धि काफी अधिक है। पिछले संशोधन में भी कुछ कार्गो पर घाटशुल्क काफी अधिक था और कम मूल्य वाले कार्गो पर घाटशुल्क में और वृद्धि करने से इस्पात उद्योग द्वारा प्रयोग की जाने वाली कोक/कोयला जैसी कच्ची सामग्री पर बहुत अधिक बोझ बढ़ जाएगा।
- (iii) भांडागारण के संबंध में दर्शाया गया अनुमानित वित्तीय घाटा सही नहीं है। यदि उचित यातायात पूर्वानुमान दर्शाया जाए तो 100 प्रतिशत की सीमा तक संशोधन करना न्यायोचित नहीं है।
- (iv) रेलवे कार्यचालन के लिए 100 प्रतिशत की सीमा तक वृद्धि करना न्यायोचित नहीं है, क्योंकि इससे कोक/कोयला जैसे हल्के-फुल्के कम मूल्य वाले कार्गो पर अतिरिक्त बोझ बढ़ जाएगा।
- (v) अनुमानित संपदा किराया 26.42 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। आय स्थिर बनी रही है, जबकि व्यय में वृद्धि होती रही है। पिछले संशोधन में भी इस मद में 100 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। यदि कार्गो का सही पूर्वानुमान लगाया जाए तो 100 प्रतिशत की सीमा तक और संशोधन करना न्यायोचित नहीं है।
- (vi) किसी कैलेण्डर माह या उसके भाग के आधार पर खुले प्लॉट का किराया वसूल करने के वर्तमान पैटर्न को 10 दिन या उसके भाग की छोटी अवधि में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है और वास्तविक स्थान उपयोग के लिए समानुपातिक प्रभार लगाए जाएं। वर्तमान प्रणाली के परिणामस्वरूप कुछ दिनों के लिए भी दो माह के प्रभारों का भुगतान करना पड़ता है, यदि पूर्ववर्ती माह के अंतिम दिन कार्गो हटाया जाता है और आगामी माह के आरंभ में कार्गो की निकासी की जाती है।

### मोरमुगाव शिप एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) रेल पटरियां बदलने के कारण पिछले 4-5 वर्षों के लिए सामान्य कार्गो संबंधी कार्यकलाप निम्न स्तर पर थे । चूंकि, अब रेल पटरियां बदलने का काम पूरा हो चुका है, इसलिए पिछले  $1\frac{1}{2}$  वर्ष के दौरान सामान्य कार्गो में वृद्धि हुई है और इस्पात तथा अन्य उद्योगों के कारण आने वाले वर्षों में इसकी मात्रा में और वृद्धि होगी । इससे आय के विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत एमओपीटी के लिए अधिक राजस्व जुटाने में सहायता मिलेगी ।
- (ii) जबकि पत्तन को उसकी लगी हुई पूंजी पर आय प्राप्त करनी होती है और ढांचागत सुविधाओं के विकास के लिए धन जुटाना होता है, यह आशंका है कि इस चरण में व्यापार पर कोई अतिरिक्त बोझ लादने से इस पत्तन से यातायात दूर जा सकता है, जिसके परिणामस्वरूप कार्गो की मात्रा और इस पत्तन में आने वाले जहाजों की संख्या में कमी आ सकती है, जिससे पत्तन के राजस्व पर संचयी नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है ।
- (iii) केवल दो सामान्य कार्गो बर्थ उपलब्ध होने के परिणामस्वरूप पहले से बर्थिंग विलंबों के कारण विलंब शुल्क में वृद्धि होती है । बढ़ते हुए विलंब शुल्क बिल के साथ-साथ प्रस्ताव में सुझाई गई सीमा पर कार्गो संबद्ध प्रभारों में वृद्धि के कारण उत्तराई/प्रहस्तन लागतों में वृद्धि हो जाएगी, जिसके परिणामस्वरूप अन्य व्यवहार्य/सस्ते विकल्पों की खोज करनी होगी ।

### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) लौह-अयस्क एमओपीटी के राजस्व का मुख्य अंशदाता रहा है । कार्गो प्रहस्तन और भंडारण, जिसमें लौह अयस्क भी शामिल है, पर 25 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि काफी अधिक दिखाई देती है ।
- (ii) रेलवे कार्यचालन पर प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि और कंटेनरों पर घाटशुल्क प्रभारों में वृद्धि से प्रयोक्ताओं पर निश्चित ही भारी बोझ बढ़ जाएगा ।
- (iii) वैश्वीकरण, उदारीकरण और निजीकरण के वर्तमान संदर्भ में उत्पादकता और प्रशुल्क ढांचे के मामले में न केवल भारतीय पत्तनों में बल्कि अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों में भी व्यापार के पैटर्न को ध्यान में रखते हुए किसी भी पत्तन को प्रतिस्पर्धी और प्रयोक्ता-अनुकूल बनना है । सारे भारत में लघु पत्तन बड़े स्तर पर स्थापित किए जा रहे हैं । एमओपीटी के निकट एक लघु पत्त 'पंजिम पत्तन' के नाम से है, जोकि लौह-अयस्क के पोतलदान में प्रतिस्पर्धा कर रहा है । इसलिए, एमओपीटी को अपनी दरों में वृद्धि प्रस्तावित करते समय ऐसे लघु पत्तन के विकास को ध्यान में रखना होगा ।
- (iv) एमओपीटी में इस समय उपलब्ध दो सामान्य कार्गो बर्थों में क्रेन, हैवी लिफ्ट जैसे कार्गो प्रहस्तन उपकरण की कोई सुविधा नहीं है । दूसरी ओर फ़ोयला, कोक, इस्पात स्लैबों के आयात में वृद्धि हो रही है और कम बर्थ होने के कारण बर्थिंग में विलंब होता है । जिन पोतों को बर्थ करना होता है, उनके पास ट्रैब सहित अपने गियर होने चाहिए, जिससे मोरमुगाव पत्तन में ऐसा जहाज उपलब्ध कराने के लिए मालमाला दर में वृद्धि होती है ।

- (v) इन सामान्य कार्गो बर्थों पर पोत के बर्थिंग में विलंब होने से कुछ पोतों पर विलम्बशुल्क लगता है, जिसका भुगतान कार्गो प्राप्तकर्ता द्वारा किया जाता है, जिसे पुनः एमओपीटी में प्रहस्तन किए जाने वाले सामान्य कार्गो की लागत में जोड़ा जाता है ।
- (vi) बड़ी रेलवे लाइन (ब्रॉड गेज) के शुरू हो जाने पर सामान्य कार्गो यातायात में वृद्धि हुई है । एल्यूमिना जैसे सामान्य कार्गो के निर्यात में भी वृद्धि हुई है, जोकि सड़क मार्ग से ट्रकों द्वारा लाया जाता है । इससे एमओपीटी के राजस्व में वृद्धि होगी ।
- (vii) यदि पत्तन को निर्यात और आयात की वृद्धि को बनाए रखना है तो एमओपीटी को उपर्युक्त बातों पर विचार करना होगा । पत्तन जहां भी संभव हो कार्गो, संपदा किरायों और रेलवे कार्यचालन पर घाटशुल्क में उस सीमा तक वृद्धि कर सकता है, जिसे व्यापार वहन कर सके ।
- (viii) पत्तन प्रमारों, घाटशुल्कों इत्यादि में प्रतिवर्ष अथवा यदि आवश्यक हो दो वर्ष में संशोधन किया जाएगा । वर्तमान परिस्थितियों में एमओपीटी के किसी प्रस्ताव को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने में लगभग 4 वर्ष का समय लगता है, यद्यपि सरकारी दिशानिर्देशों में पत्तन प्रमारों को प्रत्येक तीन वर्षों में संशोधित किए जाने का उल्लेख किया गया है ।

#### गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ (जीएमओईए)

- (i) विभिन्न आंकड़े/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के प्रयोक्ताओं के अनुरोध को एमओपीटी द्वारा (अस्पष्ट/अपर्याप्त आंकड़े/स्पष्टीकरण दिए गए हैं) पूरा नहीं किया गया है और इनके न होने पर इस संबंध में कोई सार्थक वार्तालाप नहीं हो सकता ।
- (ii) एमओपीटी ने सर्वप्रथम पिछले तीन वर्षों में कुल प्रचालन व्यय में औसत वृद्धि के आधार पर प्रशुल्क में (अर्थात् एमओएचपी के संबंध में 18 प्रतिशत) वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था । पत्तन प्रयोक्ताओं का विचार था कि विगत में और भावी व्यवसाय की मात्रा पर विचार किए बिना ऐसा आधार कहीं नहीं सुना गया है । एमओपीटी ने वर्ष 1998-99 (वास्तविक) को आधार वर्ष मानते हुए (अर्थात् 100 प्रतिशत) और (केवल) संवयी व्यय में 1999-2000 में 20 प्रतिशत वृद्धि, 2000-2001 में 10 प्रतिशत और 2001-2002 में 8 प्रतिशत वृद्धि देते हुए 1999-2000 से 2001-2002 तक के लिए कुछ पूर्वानुमान दर्शाते हुए इस प्रस्ताव का औचित्य सिद्ध करने की कोशिश की है ।
- (iii) पूर्वानुमानों में भारी अंतर को समझना कठिन है, जोकि तभी होता है, जब पूर्वानुमान प्रशुल्क में पूर्व-विचारित वृद्धि को उचित ठहराने के लिए तैयार किए जाते हैं । एमओपीटी के लिए 2001-2002 में प्रबंध और सामान्य व्यय का मूल पूर्वानुमान 27.80 करोड़ रुपए का लगाया गया था, जिसे अब बदलकर 34.50 करोड़ रुपए कर दिया गया है । प्रयोक्ताओं ने 10 नवम्बर, 1999 को आयोजित बैठक में इस पर आपत्ति की थी । पूर्वानुमानित व्यय और वास्तविक व्यय के बीच भारी अंतर से केवल यह सिद्ध होता है कि एमओपीटी के परिकलन केवल प्रशुल्क में वृद्धि करने के लिए प्रक्षपातपूर्ण हैं । निकर्षण जैसा असामान्य गैर-आवर्ती व्यय 1999-2000 के आधार वर्ष में भारित किया जा रहा है, जिसे पूर्वानुमान तैयार करते समय अलग रखा जाना चाहिए ।

- (iv) पूर्वानुमानों में तर्कसंगत विचारों का पता नहीं चलता है और अगले तीन वर्षों के लिए व्यय में 20 प्रतिशत, 10 प्रतिशत और 8 प्रतिशत की कल्पित वृद्धि पर व्यापक चर्चा होनी चाहिए ।
- (v) एमओपीटी ने सभी कार्यों के लिए वास्तविक और पूर्वानुमानों का ब्यौरा देने से मना कर दिया है । यह ज्ञात नहीं है कि एमओपीटी किन कारणों से ये परिकलन देने से मना कर रहा है ।
- (vi) 10 नवम्बर, 1999 को चर्चा के दौरान अध्यक्ष ने अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानों के आधार पर एमओएचपी के लिए प्रस्ताव को संशोधित करके 18 प्रतिशत से 35 प्रतिशत कर दिया । तथापि, उन्हीं पूर्वानुमानों के आधार पर अन्य कार्यकलापों के लिए प्रशुल्क में अधोगामी संशोधन करना होगा । एमओपीटी ने प्रसिद्ध सिद्धांत "जिसे व्यापार वहन कर सकता है" पर ध्यान नहीं दिया है ।
- (vii) एमओएचपी के मामले में "जिसे यातायात वहन कर सकता है" के आधार पर प्रस्ताव में वृद्धि को 25 प्रतिशत पर परिवर्तित कर दिया गया है, जोकि पूरी तरह अवास्तविक है और बिना किसी प्रकार के उद्देश्यपरक विलेखन के है ।
- (viii) एमओपीटी ने हमारे इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है कि पोतांतरण कार्गो पर प्रशुल्क क्यों जारी रहना चाहिए ।
- (ix) एमओपीटी ने प्रयोक्ताओं को लगी हुई पूंजी के संघटक नहीं दिखाए हैं ।
- (x) एमओपीटी प्रयोक्ताओं को अधिकाधिक मुग्तान करने के लिए नहीं कह सकता, जबकि बैंकों के पास इसके सावधि जमा में नकद शेष संचित होता जा रहा है ।
- (xi) चूंकि, 12 प्रतिशत (या 18 प्रतिशत) की आय में लगी हुई पूंजी पर ब्याज शामिल है, तब ऋणों पर प्रदत्त ब्याज अधिशेष राजस्व खाते में वापस जोड़ा जाना चाहिए । एमओपीटी के सभी परिकलनों में यह एक मूलभूत त्रुटि है ।
- (xii) यदि किसी लगी हुई पूंजी में 18 प्रतिशत का आईआरआर नहीं है तब ऐसा निवेश नहीं किया जाएगा । लगता है कि एमओपीटी में पूंजी निवेश संबंधी निर्णय विपरीत दिशा में जा रहे हैं या पहले निर्णय किया गया कि कितना निवेश और कहां किए जाए, तत्पश्चात इसे लगी हुई पूंजी में जोड़ा जाता है और तब आय पर विचार प्रशुल्क में वृद्धि करके किया जाता है ।
- (xiii) एमओपीटी द्वारा दी गई लगी हुई पूंजी में गत वास्तविक और भावी पूर्वानुमानों के लिए पत्तन और डॉक सुविधाएं शामिल करना आवश्यक है, ताकि लगी हुई पूंजी में कल्पित वृद्धि की गणितीय शुद्धता और क्षमता देखी जा सके ।
- (xiv) लगी हुई पूंजी के परिकलनों में पारदर्शिता न होने के कारण, यह सुनिश्चित करना कठिन है, कि क्या एमओपीटी ने लगी हुई पूंजी के आरंभिक और अंतिम औसत को दर्शाया है अथवा सामान्यतया पिछले मामले की भांति वर्षांत आंकड़े दर्शाए हैं । उक्त वर्ष में राजस्व अर्जित करने की कोई आशा नहीं की जा सकती ।
- (xv) अन्य पत्तनों के साथ तुलना सभी पहलुओं की दृष्टि से की जाएगी और प्रस्तावित वृद्धि का केवल प्रतिशत दर्शाने के लिए नहीं की जानी चाहिए ।

- (xvi) पोत-संबद्ध प्रभारों के मामले में टीएमपी ने ईएलटी की स्कीम के साथ सीधे 11 प्रतिशत की वृद्धि दी थी। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या एमओपीटी कार्गो-संबद्ध प्रभारों के लिए भी ईएलटी का प्रचार कर रहा है।
- (xvii) यदि बिना किसी कल्पना के मुद्रास्फीति को 4 प्रतिशत प्रतिवर्ष मान लिया जाता है, तब एमओपीटी तीन वर्ष बाद होने वाली लागत के लिए अब दरें संशोधित करने की लागतवर्धित अवधारणा के लिए कह सकता है।
- (xviii) एमओपीटी यह मानता है कि 1996 के स्तर पर विलंब शुल्क निर्यातकों के लिए सामान्य लागत घटक है और उसमें कमी करने के लाभ में एमओपीटी हिस्सेदारी चाहेगा, जोकि एक गलत अनुमान है।
- (xix) अंतर्देशीय परिवहन, पत्तन प्रभार इत्यादि निर्यातकों के लिए लागत के अलग-अलग घटक हैं और समग्र लागत देखने पर ही कोई निर्यातक व्यवसाय जारी रखने का निर्णय करता है। इसलिए, चेन्नई के एक निर्यातक की लागत के केवल एक या दो घटकों की मोरमुगाव के साथ तुलना करना बिल्कुल तर्कहीन है। गोवा के निर्यातक की अंतर्देशीय परिवहन लागत चेन्नई के निर्यातक की तुलना में निश्चित ही सस्ती है और जबकि अन्य लागतें उच्च खनन लागत, कम वसूली तथा ढेलों की अधिकता जैसे दूसरे कारकों के कारण विषम रूप में अधिक है।
- (xx) उपर्युक्त के मददेनजर एमओपीटी द्वारा कार्गो-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि किए जाने का कोई औचित्य नहीं है।

#### मेयर्सक इंडिया लिमिटेड

- (i) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव को टीएमपी द्वारा रद्द किया जा सकता है।
- (ii) मेयर्सक सीलैण्ड एकमात्र कंटेनर जहाज है जो एमओपीटी की यात्रा करता रहता है। एमओपीटी में लागत में वृद्धि होने से व्यापार को आमतौर पर लाभ नहीं होगा और परिणामतः कार्गो अन्य पत्तनों पर जा सकता है।
- (iii) वर्तमान क्रम मुद्रास्फीति और व्यापार-चक्र में विकास ने ब्याज दरों में कटौती को उचित ठहराया है। 12 प्रतिशत के ब्याज दर के प्रस्ताव से प्रशुल्क दर में निश्चित ही वृद्धि होगी। टीएमपी सेवाओं की लागत में वृद्धि करते समय प्रचालन से उत्पन्न नकद अधिशेष पर सांकेतिक ब्याज आय पर विचार कर सकता है।
- (iv) प्रशुल्क संशोधित करते समय पत्तन ने "जिसे व्यापार वहन कर सकता है" के सिद्धांत को अपनाया है। तथापि, पत्तन ने व्यवहार में इसे नहीं अपनाया है। पत्तन इस बात पर सहमत है कि बाक्स दर पर घाटशुल्क 5025/—रुपए प्रति टीईयू होगा। तथापि, यह स्पष्ट नहीं है कि पत्तन ने बाक्स दर को 5025/—रुपए प्रति टीईयू से बढ़ाकर 6000/—रुपए प्रति टीईयू कैसे कर दिया है।
- (v) पत्तन ने प्रयोक्ताओं से परामर्श के बिना एक रीचस्टेकर किराए पर ले लिया है और शिपिंग लाइन्स से 16,200/—रुपए प्रति शिप्ट वसूली कर रहा है। चूंकि, शिपिंग लाइन्स इस

उपस्कर पर पूरी तरह निर्भर नहीं कर सकती, उन्हें मजबूरीवश अपने प्रबंध करने पड़ते हैं और वे रीचस्टेकर किराए पर लेने के इच्छुक नहीं हैं। इस प्रकार रीचस्टेकर का कम उपयोग होता है और व्यापार को घाटे का भुगतान करना पड़ता है। इस घाटे को पूरा करने और घाटशुल्क दर को कम करने के लिए यह सुझाव दिया जाता है कि पत्तन को इस व्यवस्था को बंद कर देना चाहिए।

- (vi) 'मूल्यानुसार' के स्थान पर बाक्स दर अपनाने से कुछ ग्राहकों पर बुरा प्रभाव पड़ा है। धातु के लिए 30/—रुपए प्रति टन की वर्तमान दर पर घाटशुल्क लगभग 600/—रुपए प्रति टीईयू बैठता है और नए प्रशुल्क के अनुसार घाटशुल्क 6000/—रुपए प्रति टीईयू बैठता है, जोकि 900 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। इस समय, समुद्री खाद्य पदार्थ पर कार्गो के लागत, बीमा, भाड़ा मूल्य के 0.02 प्रतिशत की दर पर वसूली की जाती है और औसत 600/रुपए प्रति टीईयू बैठती है, जबकि प्रस्तावित दर में न्यूनतम खंड के अनुसार भारित की जाने वाली दर 2500/—रुपए प्रति टीईयू (317 प्रतिशत की वृद्धि) बैठती है, जोकि अनुचित और अनावश्यक है। इसके परिणामस्वरूप, कार्गो न्हावा सेवा जैसे अन्य पत्तनों को चला जाएगा, जहां पर सब कुछ शामिल करके प्रहस्तन प्रभार 3000/—रुपए प्रति टीईयू है। पत्तन अपने लागत परिकलनों को संशोधित कर सकता है और कंटेनरों पर घाटशुल्क को बिल्कुल न्यूनतम सीमा तक कम कर सकता है।
- (vii) टीएएमपी द्वारा जारी दिशानिर्देशों (मद सं० 38.1) में यह उल्लेख किया गया था कि पत्तन 'कंटेनर' और 'कंटेनरबद्ध कार्गो' के लिए अलग-अलग प्रभार लगाने से कार्य का दुहराव होता है और टीएएमपी को इस पद्धति के औचित्य की जांच अवश्य करनी चाहिए और एक न्यायोचित प्रणाली निर्धारित करनी चाहिए। पत्तन को कार्गो की बजाय केवल कंटेनर पर भूमि किराया वसूल करना चाहिए।

#### मैसर्स एस्पिनवाल एंड कंपनी लिमिटेड

- (i) एमओपीटी ने घाटशुल्क के लिए बाक्स दर का प्रस्ताव किया है, जिसमें न्यूनतम दर 2500/—रुपए प्रति टीईयू और अधिकतम 6000/—रुपए प्रति टीईयू शामिल है। एमओपीटी के माध्यम से इस समय संचालित होने वाला अधिकतर कार्गो दरों के मान में पहले ही विनिर्दिष्ट कर दिया गया है और घाटशुल्क प्रति टन के आधार पर भारित किया जा रहा है। यदि इन वस्तुओं पर घाटशुल्क का परिकलन उनके मूल्य के अनुसार किया जाता है, तब यह वर्तमान दर की तुलना में केवल गणितीय संख्या रह जाएगा।
- (ii) प्रशुल्क अनुसूची में पहले ही विनिर्दिष्ट वस्तुओं को न छुआ जाए और बाक्स दर अन्य पत्तनों के समकक्ष निर्धारित की जाए।
- (iii) एमओपीटी शेड, कीमती कार्गो और निजी सामान के लिए ताला लगाने के प्रबंध अथवा आयात/निर्यात कंटेनरों के लदान और/अथवा उतराई सहित कंटेनरों या कार्गो के प्रहस्तन के लिए मजदूर इत्यादि की सुविधाएं उपलब्ध नहीं कराता है। इन सबका प्रबंध शिपिंग लाइन्स द्वारा किया जाता है। इसके लिए "मुआवजा" देने की प्रणाली उचित रहेगी।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 13 अप्रैल, 2000 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :—

मोरभुगाव पत्तन न्यास

- (i) हम लोकतांत्रिक हैं। हम बोर्ड के माध्यम से कार्रवाई करते हैं, चाहे यह आवश्यक न हो।
- (ii) सरकारी दिशानिर्देशों में संशोधन के लिए 3 वर्षीय चक्र का उल्लेख किया गया है। चूंकि, हम 4 वर्ष के बाद संशोधन कर रहे हैं, इसलिए इसमें वृद्धि होनी है।
- (iii) प्रस्तावित वृद्धि संतुलित है, यह केवल 25 प्रतिशत है।
- (iv) लौह अयस्क (कुल यातायात का 81 प्रतिशत) संबंधी हितों का पूरा ध्यान रखा गया है।
- (v) हमारे कार्य-निष्पादन में वृद्धि हुई है। उदाहरणार्थ, 1.3 लाख डीडब्ल्यूटी वाले पोत का लदान 30 घंटे में किया गया है, जोकि अत्यंत प्रशंसनीय है।
- (vi) बर्थ अधिमोग 73 प्रतिशत से कम होकर 59 प्रतिशत रह गया है। परंतु, यातायात बढ़ा है और प्रयोक्ताओं को लाभ हुआ है।
- (vii) वर्ष 1999-2000 के दौरान बर्थ सं० 9 पर 146 पोत आए हैं। बर्थ सं० 9 पर अधिक टनभार का प्रहस्तन किया गया है और निर्यातकों द्वारा जहाज पर कोई विलंब शुल्क नहीं देना पड़ा है। पिछले वर्ष उन्होंने 27 सेंट प्रति टन का विलंब शुल्क दिया था।
- (viii) बर्थ किराया इकाई को 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे कर दिया गया है। इस कारण हमें धन (49 लाख रुपए) की हानि हुई है। तथापि, हमने इस पर बुरा नहीं माना है।
- (ix) एमओपीटी ने अच्छी विद्युत आपूर्ति के लिए निजी विद्युत उत्पादकों के साथ संविदा निष्पन्न की है। विद्युत आपूर्ति की गुणवत्ता में सुधार हुआ है। पत्तन विद्युत खरीद के लिए ऊंची दर पर भुगतान कर रहा है।
- (x) 1.6 लाख और इससे अधिक वाले डीडब्ल्यूटी के लिए वीआरसी में रियायत देना ऐतिहासिक है। इससे बड़े पोतों को प्रोत्साहन मिलता है। यह जारी रहना चाहिए। तथापि, इसे दरों के मान में शामिल किया जाए।
- (xi) एमओपीटी को कार्यकुशलता में वृद्धि अर्थात् शीघ्र आवागमन के समय के कारण राजस्व में (90 लाख रुपए) हानि हुई है।
- (xii) वर्तमान प्रस्ताव पिछले संशोधन के 3 वर्ष बाद किया गया है और 3 वर्ष इस चक्र के लिए होंगे। इस प्रकार कुल समय — अंतराल 6 वर्ष है। प्रतिवर्ष 4 प्रतिशत मुद्रास्फीति दर मानते हुए, यह वृद्धि 24 प्रतिशत होगी। इसलिए, 25 प्रतिशत की वृद्धि सही है।
- (xiii) लौह अयस्क पर हमारा घाटशुल्क उनके नौतल-पर्यन्त निःशुल्क (एफओबी) मूल्य का केवल 12.04 प्रतिशत बैठता है। यह निर्यातकों को इतना अधिक कैसे प्रभावित कर सकता है?
- (xiv) जापानी क्रेताओं द्वारा लौह अयस्क में 4.65 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। तब निर्यातक भुगतान क्यों नहीं कर सकते?

- (xv) ईएलटी को सामान्य कार्गो बर्थ पर लागू नहीं किया गया है । इसलिए, उनकी लागत में वृद्धि नहीं हुई है ।
- (xvi) यदि प्रयोक्ता जेएनपीटी के कंटेनर प्रभारों से खुश हैं, तो हम उन्हें भी स्वीकार कर सकते हैं ।
- (xvii) टीएमपी प्लॉटों के आकार और अवधि में कटौती के संबंध में जो भी निर्णय करेगा, एमओपीटी उसे स्वीकार करेगा ।
- (xviii) लौह-अयस्क के 'टॉपिंग अप' प्रचालन की दर सामान्य दर का 1/10 है ।
- (xix) लंगरगाह प्रचालनों के लिए रियायती प्रभार है । अंततः, हम संरक्षणात्मक सेवाएं प्रदान करते हैं ।
- (xx) खुले प्लॉटों के लिए प्रभारों में बहुत अधिक प्रतिशत वृद्धि संबंधी कुली संघ की शिकायत उचित नहीं है । पहले यह 'कच्ची' भूमि थी । अब हम 'पटरी' वाली भूमि देते हैं ।

#### गोवा खनिज अयस्क निर्यात संघ (जीएमओईए)

- (i) पत्तन पोतांतरण के लिए कोई सेवाएं प्रदान नहीं करता । तब वे प्रशुल्क क्यों वसूल कर रहे हैं ?
- (ii) आंकड़ों में सामंजस्य नहीं है । पत्तन आंकड़े बार-बार बदल रहा है । हम क्या प्रतिक्रिया दे सकते हैं ?
- (iii) हमें कार्यकलापों के अनुसार लागत नहीं दी गई है ।
- (iv) लगी हुई पूंजी में, "सामाजिक दायित्व" के लिए स्थापित की गई परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया जाएगा ।
- (v) परिसंपत्तियों से शीघ्र आय प्राप्त होने लगेगी । "निष्क्रिय परिसंपत्तियों" को हतोत्साहित किया जाएगा ।
- (vi) यदि कार्यकुशलता में वृद्धि होती है, परंतु यातायात में वृद्धि नहीं होती है तो राजस्व में गिरावट आएगी । तब पत्तन इस पर कैसे आपत्ति कर सकता है ?
- (vii) क्या विलंब शुल्क पत्तन के राजस्व का तर्कसंगत स्रोत है ? क्या यह हमारी लागत का तर्करागत हिरसा बन सकता है ?
- (viii) व्यवसाय में प्रत्येक को और कम से कम बराबर लाभ नहीं हो सकता, इसलिए किसी लाभ प्राप्तकर्ता से अन्यो के साथ लाभ में हिस्सेदारी करने की आशा नहीं की जा सकती ।
- (ix) वास्तविक आंकड़ों के साथ पूर्व-प्रभाव से तुलना करने पर आंकड़ों में भारी घटबढ़ का पता चलता है । विगत 3 वर्षों में पत्तन ने 17.63 करोड़ रुपए का "भारी लाभ" कमाया है, जोकि लौह अयस्क पर 6.63 रुपए प्रति टन (पिछले बार की वृद्धि की तुलना में कुल 63 प्रतिशत) बैठता है ।
- (x) जबकि व्यय में वृद्धि (20 प्रतिशत, 10 प्रतिशत, 8 प्रतिशत) होती है, तब भी मूल्यहास को ऐसे परिकलनों में शामिल किया गया है । इसमें कुछ त्रुटि है ।

- (xi) हमें सभी प्रशुल्कों में साथ-साथ पूरा संशोधन करना चाहिए । अन्यथा, लागत का आबंटन भ्रामक हो जाता है ।
- (xii) प्रयोग के लिए तैयार, लेकिन अभी अनुत्पादक परिसंपत्तियों के मामलों में निर्माण अवधि के लिए प्रावधान होना चाहिए और इसे परियोजना लागत में शामिल किया जाए । यातायात के आरंभ होने से पहले इसे "लगी हुई पूंजी" के रूप में शामिल न किया जाए ।
- (xiii) आय की दर 12 प्रतिशत है । विकास के लिए 3 प्रतिशत + 3 प्रतिशत अतिरिक्त क्यों, यदि मूल्यवृद्धि को लागत प्रचालनों में लिया जाना है, तब प्रतिस्थापन के लिए अतिरिक्त 3 प्रतिशत क्यों ?

#### गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

- (i) एमओपीटी के आंकड़ों के पूर्वानुमानों में भारी घटबढ़ है । हम हैरान हैं ।
- (ii) मुद्रास्फीति की असाधारण व्याख्या की गई है । यह  $6 \times 4$  प्रतिशत = 24 प्रतिशत नहीं हो सकती ।
- (iii) कंटेनरों के लिए 'मूल्यानुसार' का तरीका क्यों छोड़ दिया गया है ?
- (iv) कंटेनरों के लिए प्रस्तावित एकसमान (2500/-रुपए) और सीमाबद्ध (6000/-रुपए) दरें बहुत अधिक हैं (एकसमान दर को लगभग 1000/-रुपए से बढ़ाकर अब 2500/-रुपए कर दिया गया है) । इससे यातायात एमबीपीटी को चला जाएगा, जोकि अधिक कार्यकुशल तथा काफी सस्ता है ।
- (v) 6000/-रुपए प्रति टीईयू की सीमा हो सकती है ।
- (vi) अवर्गीकृत कार्गो के संबंध में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अध्यक्ष के पास कोई विवेकाधिकार नहीं होना चाहिए । यह मूल्य का 0.1 प्रतिशत निर्धारित किया जाएगा ।
- (vii) खाली कंटेनर पोत हैच का हिस्सा हैं, इसलिए, उससे संबंधित कोई भी प्रभार वीआरसी होता है । तब इसे सीआरसी में कैसे शामिल किया जा सकता है ?

#### मोरमगाव कुली संघ

- (i) डीएलबी के विलयन को देखते हुए डीएलबी प्रभारों को संशोधित/तर्कसंगत किया जाए ।
- (ii) प्लॉटों के आकार और लाइसेंस की अवधि को ~~कम~~ किया जाए ।

#### मेयर्सक इंडिया लिमिटेड

- (i) ब्याज दरों में गिरावट आ रही है । इसलिए, 12 प्रतिशत अथवा 13.5 प्रतिशत की ब्याज दर स्वीकार न की जाए । इसे कम रखा जाए ।
- (ii) कंटेनरों के लिए एकसमान दर न रखी जाए । सीमाबद्ध दर भी कम की जाए ।
- (iii) यहां पर टीईयू दरें बहुत अधिक हैं । एमबीपीटी और जेएनपीटी से तुलना करके देखें ।

- (iv) 'खाली कंटेनरों' के लिए स्थान कम पड़ रहा है। दरें बढ़ रही हैं। इस संबंध में कुछ कार्रवाई की जाए।
- (v) हमने भी अपनी ओर से एक रीचस्टेकर क्रेन रखी हुई है, जिसका सप्ताह में केवल एक बार प्रयोग किया जा रहा है। इस पर भारी लागत आती है। इसलिए, कंटेनरों पर यह प्रशुल्क न लगाया जाए। किसी भी हालत में कंटेनरबंद कार्गो पर भी यह प्रशुल्क न लगाया जाए।

#### एस्पिनवाल एंड कंपनी लिमिटेड

- (i) यदि जेएनपीटी दरें अपनाई जाती हैं, तो हमें खुशी होगी।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) यह संशोधन वार्षिक अथवा कम से कम 2 वर्षीय आधार पर होना चाहिए।
- (ii) सामान्य कार्गो के लिए दो बर्थ पर्याप्त नहीं हैं। दो और बर्थ होने चाहिए।

7. संयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी लागत और वित्तीय विवरणों संबंधी और सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए सहमत था। जीएमआईए को प्रशुल्क परिकलनों में एमओपीटी द्वारा विचारित "लगी हुई पूंजी" के कारक के संबंध में अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने की अनुमति दी गई थी। मोरमुगाव कुली संघ के दूसरा लिखित निवेदन प्रस्तुत करने के अनुरोध को भी स्वीकार कर लिया गया था। मैसर्स मेयर्सक इंडिया लिमिटेड को उन्हें और एमओपीटी को स्वीकार्य कंटेनर प्रशुल्क के बारे में दूसरा निवेदन प्रस्तुत करने के लिए समय दिया गया था।

8. जेएनपीटी और एमओपीटी में पतन द्वारा लगाए जाने वाले वर्तमान प्रशुल्क और प्रदान की जाने वाली सेवाओं के साथ तुलना करते हुए मैसर्स मेयर्सक इंडिया लिमिटेड ने कंटेनर घाटशुल्क के लिए बाक्स दर के संबंध में एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। उन्होंने 20' वाले कंटेनर में कंटेनरबंद कार्गो पर 325/—रुपए और 40' वाले कंटेनर के लिए 1235/—रुपए की दर पर घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है। उन्होंने अनुरोध किया है कि खाली कंटेनरों पर घाटशुल्क और भंडारण प्रभारों में वृद्धि पर विचार न किया जाए।

9. मोरमुगाव कुली संघ (एमएसए) ने एक लिखित निवेदन प्रस्तुत किया है। एमएसए ने प्लॉट किराया वसूल करने की वर्तमान इकाई कैलेण्डर माह के आधार से बदल कर 10 दिन की अवधि करने का प्रस्ताव किया है। एमएसए ने एमओपीटी के कार्गो प्रहस्तन श्रमिक विभाग (सीएचएलडी) द्वारा एकत्र किए जाने वाले लेवी और अन्य प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने का भी अनुरोध किया है।

10. संयुक्त सुनवाई के उपरांत, जीएमआईए ने एमओएचपी और धारा में लदान पर सीआरसी के संशोधन के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव का विश्लेषण करते हुए उसके परामर्शदाता मैसर्स एस.बी. बिलिमोरिया एंड कंपनी द्वारा तैयार की गई रिपोर्ट की प्रति संलग्न करके एक लिखित निवेदन प्रस्तुत किया है। जीएमआईए के निवेदन में संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा प्रस्तुत तर्कों पर जोर दिया गया है।

11. मैसर्स एस.बी. बिलिमोदिया एण्ड कंपनी की रिपोर्ट में विहित कुछ महत्वपूर्ण सिफारिशें निम्नानुसार हैं :

- (i) एमओपीटी के लिए लगाई गई पूंजी पर आय 15 प्रतिशत मानी जाएगी ।
- (ii) अगले तीन वर्षों के लिए लगाई गई पूंजी में प्रतिवर्ष 11 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि की प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की मात्रा में वृद्धि नहीं होने के परिप्रेक्ष्य में समीक्षा करने की आवश्यकता है ।
- (iii) व्यय में 12.5 प्रतिशत की मिश्रित वृद्धि की भी समीक्षा करने की आवश्यकता है ।
- (iv) लगाई गई पूंजी का निर्धारण टीएएमपी द्वारा की गई अनुशंसा के अनुसार किया जाएगा अर्थात्
  - वर्ष के लिए लगाई गई औसत पूंजी पर विचार किया जाना चाहिए ।
  - इसमें सामाजिक दायित्व पूरा करने के लिए निवेश, चालू पूंजीगत कार्य, गैर-प्रचालक आस्तियों, नकद अधिशेष, निवेश आदि को शामिल नहीं किया जाना चाहिए ।
- (v) पत्तन के सभी मुख्य कार्यकलापों के लिए प्रशुल्क संशोधन को समकालिक बनाया जाना चाहिए ।

12. एमओपीटी ने अपने द्वारा पहले प्रस्तुत लागत और वित्तीय विवरणों से संबंधित विभिन्न बिंदुओं पर बाद में स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है । एमओपीटी ने मैसर्स मेयर्स लाइन्स के प्रस्ताव को स्वीकार करने में भी अपनी असमर्थता व्यक्त की है और कन्टेनर-संबद्ध प्रमारों के संशोधन से संबंधित अपने मूल प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया है ।

13. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित सूचना के संदर्भ में और समग्र रूप में विचार के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आई है :-

- (i) एमओपीटी कार्गो-संबद्ध प्रमारों, संपदा किराए और पत्तन रेलवे प्रमारों के संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव करने के लिए बधाई का पात्र है । यद्यपि, जानकारी की प्रस्तुतिकरण में कुछ अंतर रहा है फिर भी एमओपीटी ने काफी जानकारी संकलित करने के लिए श्रमसाध्य प्रयास किया है । महत्वपूर्ण बात यह है कि एमओपीटी ने लागत-केंद्रवार आंकड़ा विकसित करने का वास्तविक प्रयास किया है और प्रशुल्क प्रस्तावों की प्रस्तुति के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्र का अनुपालन किया है ।
- (ii) एमओपीटी के इस प्रस्ताव में पोत-संबद्ध प्रमारों का संशोधन शामिल नहीं है । संयुक्त सुनवाई के दौरान जीएमओईए द्वारा जैसा इंगित किया गया है, प्रशुल्कों के संशोधन के लिए अलग-अलग प्रस्ताव देना लागतों का आबंटन भ्रमपूर्ण बना देता है । जबकि, व्यापक प्रस्ताव एक बार में ही संशोधन के पूर्ण प्रभाव का निर्धारण करने का अवसर देते हैं और लागतों के आबंटन की अतिव्यापकता का अवसर भी समाप्त करते हैं, फिर भी इसे मुआवजे के सिद्धांत के वास्तविक अनुपालन का संवर्धन करना नहीं कहा जा सकता, अगर वे मदवार अनुमानों को सम्मिलित नहीं करते । तथापि, परस्पर आर्थिक सहायता देने के घटक पर व्यापक प्रस्ताव

द्वारा ध्यान दिया जा सकता है, जिसका समर्थन लागत-केंद्रवार परिकलनों द्वारा किया जाता है। हाल ही में, चेन्नई पत्तन न्यास, पारादीप पत्तन न्यास और तूतीकोरन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रशुल्क संशोधन के लिए तीन बहुत अच्छे व्यापक प्रस्तावों पर निर्णय किया गया है। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास ने भी प्रशुल्कों के संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस पृष्ठभूमि में और ऐसे प्रस्तावों के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं की अधिमानता के दृष्टिगत एमओपीटी को भविष्य में प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय इस दिशा में अग्रसर होने का सुझाव दिया जाएगा।

जीएमओईए एक शिकायत करता रहा है कि पत्तन ने उसे कार्यकलाप-वार लागत-निर्धारण ब्यौरे की पूर्ति नहीं की है। दूसरी ओर, पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि सभी अपेक्षित जानकारी प्रयोक्ताओं को दी गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई पद्धति के अनुसार सभी जानकारी जिनकी प्रयोक्ताओं द्वारा भागीदारी की जा सकती है, प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करते समय प्रयोक्ताओं को परिचालित की गई है। कुछ जानकारी वाणिज्यिक रूप से संवेदी होने अथवा केवल स्पष्टीकारक प्रकृति की होने के कारण परिचालित नहीं की गई है। इस प्राधिकरण द्वारा जैसी पद्धति अपनाई गई है, ऐसे ब्यौरों की जानकारी की विश्वसनीयता और प्रस्तावों का औचित्य सुनिश्चित करने के लिए हमारे द्वारा संवीक्षा की गई है।

- (iii) एमओपीटी ने वर्ष 1999-2000 के संशोधित अनुमान में प्रचालन की लागत को आधार के रूप में लिया है और अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः 20 प्रतिशत, 10 प्रतिशत और 8 प्रतिशत की प्रतिशतता वृद्धि लागू की है। पत्तन ने मुख्य कारण के रूप में अधिकारियों और कर्मचारियों के वेतन संशोधन के कारण व्यय दर्शाते हुए अनुमानों को उचित ठहराया है।

यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों से प्रशुल्क के संशोधन के प्रस्तावों पर विचार करते समय प्रचालन लागत में 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि की अनुमति देता रहा है। इसके अतिरिक्त, वेतन और मजदूरी के बकाए के प्रावधानों को इस आधार पर कि एकमुश्त भुगतान के लिए ऐसा प्रावधान एक स्थायी देयता-घटक लागू करेगा, लागत के भावी पूर्वानुमान में अनुमति नहीं दी गई है। इसलिए, पत्तनों से ऐसे बकाया-देयताओं की पूर्ति अपनी प्रारक्षित निधि में से करने का सुझाव दिया जाता है।

10 प्रतिशत का घटक उत्तरवर्ती रूप से बोझ को पूर्णतः शामिल करने के लिए पर्याप्त होगा। एमओपीटी 'कार्यकुशलता वृद्धि' पहलू को भी हिसाब में नहीं लिया होगा। जैसाकि ज्ञात है, सरकार पत्तन न्यासों के साथ अपने समझौता ज्ञापनों में इस संबंध में वार्षिक आंकड़े निर्दिष्ट करती है। अगर ऐसी क्षमता वृद्धि को भी हिसाब में लिया जाता है तो मजदूरी का बोझ और कम हो जाएगा, जो 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि घटक द्वारा प्रावधान में अंतर को दूर करना संभव बनाएगी। तदनुसार, इस मामले में भी मूल्यहास छोड़कर, प्रचालन व्यय की सभी मदों पर 10 प्रतिशत की वृद्धि की अनुमति दी गई है। एमओपीटी ने वर्ष 1999-2000 के लिए संशोधित अनुमानों में वेतन और मजदूरी के बकाए के लिए लगभग 2.5 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। एमओपीटी ने बताया है कि यह प्रावधान पूर्वानुमानित वेतन संशोधन के संदर्भ में चालू वर्ष के वेतन और मजदूरी के समायोजन के लिए है। चूंकि, यह प्रावधान श्रम की चालू लागत प्रदर्शित करने के लिए किया गया है, इसलिए इसे अनुमान में जारी रहने की अनुमति दी गई है।

प्रशुल्क का उर्ध्वमुखी संशोधन मांगते हुए पत्तन द्वारा दिया गया एक औचित्य छः वर्ष की अवधि—अंतिम संशोधनों से पिछले तीन वर्षों और अगले संशोधन तक अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 4 प्रतिशत की दर पर सामान्य मुद्रास्फीति दर है । प्रशुल्कों का अंतिम संशोधन तीन वर्षों के लिए मूल्य स्तरों में पूर्वानुमानित मुद्रास्फीति को ध्यान में रखते हुए किया गया होगा । ऐसा होते हुए, हम उत्तरवर्ती रूप से मुद्रास्फीति के प्रभाव पर विचार कर सकते हैं, पूर्ववर्ती रूप से नहीं ।

जीएमओईए ने उस लागत, जिसका व्यय तीन वर्ष बाद किया जाएगा, के लिए अब दरों को संशोधित करने की संकल्पना पर आपत्ति की है । जीएमओईए की आपत्ति संभवतः उचित नहीं है । इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क संशोधन के लिए दो-वर्षीय चक्र निर्धारित किया है तीन वर्षों का नहीं, जैसा जीएमओईए द्वारा इंगित किया गया है । हमारी संवीक्षा में, हम अगले दो वर्षों के लिए प्रत्येक कार्यकलापों के अधीन औसत अधिशेष/घाटे पर विचार करते हैं । औसत अधिशेष/घाटे की स्थिति प्रशुल्कों के संशोधन पर निर्णय लेने का आधार होती है । यह मानना होगा कि महापत्तनों को घाटे के आंकड़ों के संदर्भ में प्रत्येक वर्ष प्रशुल्क ढांचे में परिवर्तन करने के लिए उत्साहित नहीं किया जाता । ऐसा होते हुए, अगले दो वर्षों के लिए औसत घाटे की स्थिति पर आधारित प्रशुल्क का संशोधन उचित पाया गया है । यह विधि सभी प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों पर निर्णय लेने में हमारे द्वारा अपनाई जाती है ।

जीएमओईए ने एमओपीटी द्वारा किए गए पूर्वानुमानों में व्यापक भिन्नता इंगित की है और आधार वर्ष 1999-2000 में निकर्षण जैसे कुछ असामान्य व्यय को शामिल करने की भी आशंका व्यक्त की है । इसके प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने पिछले पांच वर्षों के लिए बजट बनाए हैं और वास्तविक व्यय का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है और यह तर्क दिया है कि उसके पूर्वानुमानों को कभी भी नजरअंदाज नहीं किया गया है । हमारे द्वारा पूछे गए एक विशेष प्रश्न पर पत्तन ने पुष्टि की है कि निकर्षण लागत को पत्तन सेवा और बर्थिंग सुविधा उप कार्यकलाप के बीच ही विभाजित किया गया है ।

- (iv) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में कार्गो प्रहस्तन श्रमिक विभाग (सीएचएलडी) से प्राप्त आय तथा साथ ही व्यय को शामिल नहीं किया गया है । पत्तन न्यास के साथ डीएलबी के विलय से सीएचएलडी (भूतपूर्व मोरमुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड) द्वारा संग्रहीत लेवी और अन्य प्रभार इस प्राधिकरण की सीमा के अधीन आ गए प्रतीत होते हैं । संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं ने भी सीएचएलडी द्वारा प्रभार्य लेवी को युक्तिसंगत बनाने के लिए हमसे अनुरोध किया था । एमओपीटी ने इस लेवी में वृद्धि अथवा यौक्तिकरण का कोई प्रस्ताव नहीं किया है । ऐसा होते हुए, इस मामले को इस आपत्ति के कारण रोक रखने की आवश्यकता नहीं है । यह प्राधिकरण बाद में एमओपीटी के सीएचएलडी द्वारा प्रभार्य लेवी की जांच-पड़ताल करेगा ।
- (v) एमओपीटी ने वर्ष 1999-2000 के लिए 18 मिलियन टन के यातायात का पूर्वानुमान किया है और वर्ष 2000-2001 तथा 2001-2002 के दौरान 19 मिलियन टन पर यातायात स्तर रखा है । 18 मिलियन टन के पूर्वानुमानित यातायात की तुलना में पत्तन ने वर्ष 1999-2000 के लिए वास्तविक रूप में 18.23 मिलियन टन की उपलब्धि की है । पत्तन द्वारा सामान्य कार्गो यातायात वर्ष 1999-2000 में 17.80 लाख टन के स्तर से घटकर वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 के दौरान 17.15 लाख टन होने का अनुमान लगाया गया है । कई प्रयोक्ताओं

ने एमओपीटी के इस अनुमान पर प्रश्न उठाया है। उन्होंने इंगित किया है कि सामान्य कार्गो कार्यकलापों, जो पिछले 4-5 वर्षों से निम्नस्तर पर थे, का रेलवे की बड़ी लाइन में परिवर्तन को पूरा करने से पुनरुत्थान का परिणाम यातायात का उच्चतर स्तर होगा। तथापि, पत्तन ने उल्लेख किया है कि अब दिए गए पूर्वानुमानों का सभी विश्लेषणों के लिए उसके द्वारा अनुपालन किया जाता है, भारत सरकार द्वारा भी उसे समान पूर्वानुमान प्रस्तुत किया गया है, और पिछली प्रवृत्ति तथा प्रयोक्ता की सूचना के आधार पर अनुमान लगाया जाता है। यह मानना होगा कि लाइन परिवर्तन हाल ही में किया गया है और यातायात की मात्रा बढ़ने में कुछ समय लगेगा। ऐसा होते हुए हम पत्तन द्वारा दिए गए पूर्वानुमानों को स्वीकार करने के इच्छुक हैं।

- (vi) श्रमिक उत्पादकता से संबंधित एक प्रोत्साहन स्कीम एमओएचपी में प्रचालनरत हैं और उस पर किया गया व्यय कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप के अधीन दर्ज किया जाता है। जीएमओईए ने सीआरसी कार्यकलाप के अधीन श्रमिक प्रोत्साहन स्कीम पर व्यय प्रभारित करने की पद्धति पर आपत्ति की है। इसने तर्क दिया है कि प्रोत्साहन स्कीम को ईएलटी स्कीम (जो बर्थ किराए पर है) के अधीन अधिकतम लाभ सुनिश्चित करना है और इसलिए ऐसे व्यय को सीआरसी का परिकलन करने के प्रयोजनों के लिए छोड़ दिया जाना चाहिए। जब यह स्पष्ट करने के लिए कहा गया कि श्रमिक प्रोत्साहन पर व्यय को ईएलटी स्कीम से होने वाली आय से क्यों समंजित नहीं किया जाना चाहिए, तब एमओपीटी ने इंगित किया कि श्रमिक प्रोत्साहन स्कीम वर्ष 1988 से ही प्रचलित रही है जबकि ईएलटी स्कीम नवम्बर, 1998 में ही प्रारंभ की गई थी। चूंकि, श्रमिक प्रोत्साहन स्कीम ईएलटी स्कीम लागू होने के पहले से ही प्रचलित रही है और प्रोत्साहन भुगतान पर समतुल्य व्यय इसके प्रारंभ से ही एमओएचपी के कार्यकलाप के अधीन दर्ज किया जाता है, इसलिए इस संबंध में व्यय के आबंटन की मौजूदा प्रणाली यथाप्रस्तावित रूप में स्वीकार की जाती है।

वास्तव में, यह बेहतर पद्धति होगी अगर ईएलटी स्कीम से अर्जित आय बिल्कुल पृथक् खाते में अलग रखी जाए। पत्तन द्वारा किए गए सभी वृद्धिकारी व्यय इस खाते में नामे डाले जा सकते हैं, ताकि उत्पादकता सुधारों के परिणामस्वरूप पत्तन को होने वाले निवल वित्तीय अभिलाम का सही चित्र उभर सके। मौजूदा ईएलटी प्रणाली संशोधन के अधीन है और पत्तन से संशोधित ईएलटी स्कीम लागू करने के साथ उपरोक्त सुझाव कार्यान्वित करने की अपेक्षा होगी।

- (vii) पोतान्तरण की सहायता से बीच समुद्र में लौह-अयस्क का भी लदान किया जाता है। पोतान्तरण के माध्यम से लगभग 5 मिलियन टन लौह अयस्क का लदान किया जाता है। लौह-अयस्क के प्रारम्भिक लदान/उतराई के लिए पोतान्तरणकर्ता के प्रचालन पर एमओपीटी द्वारा प्रभार्य विशेष दरें संशोधन के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं हैं। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि विशेष प्रकार पोतान्तरण पोतेरवागियों और पत्तन के बीच उच्चतम न्यायालय के निर्णय के फलस्वरूप हुए विशिष्ट करार के आधार पर लगाया जाता है। तथापि, पत्तन ने सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए आय के पूर्वानुमानों में उतराई प्रचालन से होने वाली आय पर विचार किया है। चूंकि, पोतान्तरण के प्रचालन के कारण पत्तन के होने वाले व्यय नगण्य हैं, इसलिए प्रभावी रूप में उतराई प्रचालन से होने वाली आय अन्य सामान्य कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों को आर्थिक सहायता दे रही होगी। चूंकि एमओएचपी और पोतान्तरणकर्ता

प्रचालन के लिए प्रयोक्ता समूह समान हैं, इसलिए पोतान्तरण प्रचालनों से होने वाले अधिशेष को एमओएचपी के प्रचालन के लिए आर्थिक सहायता करने की अनुमति देना तर्कसंगत होगा। तदनुसार, हमारे विश्लेषण में पोतान्तरण के माध्यम से उत्तराई/प्रारम्भिक लदान से होने वाली आय पर एमओएचपी के अधीन विचार किया जाता है। इस दृष्टिकोण से पत्तन को कुछ व्यावहारिक लेखाकरण समस्याएं हो सकती हैं। इस स्थिति को दूर करने के लिए, पत्तन को केवल एमओएचपी की बजाय 'लौह अयस्क प्रहस्तन' (जो उसके प्रचालन का मुख्य हिस्सा है) के लिए पृथक लेखा शीर्ष लागू करना चाहिए। पोतान्तरण के एमओएचपी और बीच समुद्र दोनों प्रचालनों में लौह-अयस्क प्रहस्तन से होने वाली कुल आय और व्यय पर एक साथ इस लेख में विचार किया जा सकता है। यह पद्धति लौह-अयस्क प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के नियतन हेतु लौह प्रहस्तन प्रचालन की वित्तीय व्यवहार्यता का मूल्यांकन करने के दृष्टिकोण से निरर्थक की गई है।

पोतान्तरण प्रचालन की जांच करते समय, एक दूसरी दिलचस्प बात सामने आई है। एमओपीटी ने वर्णन किया है कि पोतान्तरण के पोत (संख्या में 4) भूतल परिवहन मंत्रालय के विधिवत अनुमोदन से पत्तन की सीमाओं में प्रचालनरत हैं। पोतान्तरण पोतों के बीच समुद्र में उत्तराई में प्रदान की गई सेवाओं के लिए लौह-अयस्क निर्यातकर्ताओं से प्रभार लेते हैं। ये प्रभार पोतान्तरणकर्ता स्वामियों द्वारा नियत किए जाते हैं और ये विनियमित नहीं होते हैं। यह प्रतीत होता है कि पोतान्तरण के पोतों का प्रचालन अर्थात् विधिवत प्राधिकृत किए जाने के अधीन पत्तन न्यास के अतिरिक्त किसी व्यक्ति द्वारा प्रदान की गई पत्तन सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 की सीमा के अधीन आता है। ऐसा होते हुए, उत्तराई/प्रारम्भिक लदान के लिए पोतान्तरण द्वारा लगाए गए प्रभारों को टीएएमपी द्वारा विनियमित किया जाना है। तथापि, हम बाद में इस बिन्दु की विस्तृत जांच करेंगे और इस प्रस्ताव के साथ इसे जोड़ना नहीं चाहते।

पोतान्तरित अयस्क के लिए प्रभारों के जारी रहने पर जीएमओईए की आपत्ति अनुचित है। लंगरगाह प्रचालन के लिए भी पत्तन सुविधाओं का प्रयोग किया जाता है। देश में सभी महापत्तन ऐसे लंगरगाह प्रचालन के लिए प्रभार लेते हैं। उच्चतम न्यायालय के समक्ष एक मुकदमे के परिप्रेक्ष्य में पोतान्तरण प्रभारों का नियंत्रण करने के लिए एमओपीटी के साथ एक विशिष्ट करार करके जीएमओईए अब ऐसा प्रभार लगाने पर आपत्ति नहीं कर सकता।

- (viii) पत्तन 1.6 लाख डी.डब्ल्यू.टी. और उससे अधिक वाले बड़े आकार के पोतों पर पोत-संबद्ध प्रभार पर छूट की अनुमति देता है। यह छूट एमओपीटी के न्यासी बोर्ड के निर्णय पर आधारित है। बोर्ड का संकल्प विशेष रूप से यह इंगित नहीं करता कि क्या ऐसी छूट की अनुमति महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन उसे सौंपी गई शक्तियों के प्रयोग में दी गई है। तथापि, यह रियायत लंबी अवधि से विद्यमान है और बोर्ड के हाल के संकल्प के अनुसार यह आगे समीक्षा के अधीन दिनांक 31 दिसम्बर, 2000 तक जारी रहेगी। जब यह इंगित किया गया कि ऐसी स्थायी छूट को हमेशा के लिए बोर्ड द्वारा जारी रहने की अनुमति नहीं दी जा सकती, परंतु इसे टीएएमपी के अनुमोदन से दरों के मान में शामिल किया जाएगा, एमओपीटी ने विद्यमान छूट स्कीम को अनुमोदित करने और उसे दरों के मान में शामिल करने का अनुरोध किया है। यह अनुरोध स्वीकार किया जाता है।

- (ix) एमओपीटी के वर्तमान प्रस्ताव में रेलवे संबद्ध प्रभारों का संशोधन भी शामिल है। प्राधिकरण स्थिति स्पष्ट कर चुका है कि रेलवे प्रभार इसके क्षेत्राधिकार के अधीन नहीं आता है और ऐसे प्रभारों को महापत्तन न्यास अधिनियम और भारतीय रेलवे अधिनियम में रखा संकल्पित सरकार द्वारा अनुमोदित किया जाना है। सरकार ने निस्संदेह इंगित किया है कि अब से रेलवे की दरें भी इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित की जाएंगी। परंतु, सरकार से भारतीय रेलवे अधिनियम के संगत उपबंधों के संदर्भ में भी मुद्दे की दुबारा जांच करने का अनुरोध किया गया है। यह जांच अभी तक नहीं की गई है। इसलिए, यह प्राधिकरण जैसी पहले थी उसी स्थिति का अनुपालन कर रहा है। तथापि, पत्तन के आय और व्यय के पूर्वानुमानों के समग्र अनुमान के प्रयोजन के लिए एमओपीटी द्वारा दिए गए रेलवे से संबंधित पूर्वानुमान अंकित मूल्य पर स्वीकार किए जाते हैं।
- (x) एमओपीटी के प्रस्ताव में खुले प्लॉटों पर किराए पत्तन द्वारा पार्टियों के साथ किए गए दीर्घावधिक पट्टे को छोड़कर पत्तन भूमि की लाइसेंस फीस और मार्ग त्याग प्रभारों का संशोधन शामिल है। मोरमुगाव जहाजी कुली संघ (एमएसए) ने यह अनुरोध किया है कि कैलेण्डर महीने अथवा उसके भाग के आधार पर खुले प्लॉट का किराया प्रभारित करने की मौजूदा पद्धति 10 दिनों की अल्प अवधि अथवा उसके भाग में परिवर्तित की जा सकती है। कैलेण्डर महीने के आधार पर प्रभारित करने की वर्तमान प्रणाली से यहां तक कि कुछ दिनों के लिए ही दो महीने के प्रभारों का भुगतान करना पड़ रहा है, अगर कार्गो पिछले महीने के अंतिम दिन अंतरित किया और अनुवर्ती महीने के प्रारंभ में निपटाया जाता है। संयुक्त सुनवाई के दौरान एमओपीटी इस संबंध में टीएएमपी के निर्णय पर सहमत हुआ था। चूंकि, मोरमुगाव जहाजी कुली संघ द्वारा बताई गई समस्या सही है इसलिए, यह प्राधिकरण जैसा कुछ अन्य पत्तनों के मामले में किया गया है, खुले प्लॉट का किराया प्रभारित करने के लिए 10 दिनों की इकाई निर्धारित करता है।
- (xi) एमओपीटी ने मैसर्स एबीजी लिमिटेड के साथ दो बर्थों के विकास के लिए एक 'बूट' करार पर हस्ताक्षर किया है। 'बूट' स्कीम के अधीन पत्तन द्वारा संग्रहित प्रीमियम को संपदा किराए में 'भूमि किराए' शीर्ष के अधीन आय के रूप में माना गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्राप्त भुगतान निजी प्रचालक (ऑपरेटर) को आबंटित भूमि के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस के लिए है और तदनुसार उसे संपदा किराए के अधीन लिया गया है।
- इसी प्रकार, पत्तन ने शुष्क गोदी सुविधा प्रचालित करने के लिए मैसर्स वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड्स को वाटरफ्रंट और अग्र समुद्र तट भूमि को पट्टे पर दिया है। इस आय को भी संपदा किराए के अधीन लिया गया है। वास्तव में, निजी प्रचालक को पट्टे पर दी गई भूमि पत्तन की बर्थ सं० 1, 2 और 3 है। तदनुसार, भूमि के पट्टे से अर्जित आय को पत्तन और गोदी सुविधाओं से आय के अधीन लिया जाना चाहिए था। तथापि, एमओपीटी ने इंगित किया है कि बर्थ 1, 2 और 3 छिछले बर्थ होने के कारण कोई वाणिज्यिक अर्जन (निजी ऑपरेटर को सौंपने के पूर्व) नहीं कर रहे थे और उनका प्रयोग लांच और टग जैसे पत्तन के यानों को बांधने के लिए किया जाता था। पत्तन ने यह भी वर्णन किया है कि ये बर्थ पूर्णतः मूल्यह्रासित हो चुके हैं और इन बर्थों पर पत्तन और गोदी कार्यकलाप के अधीन कोई व्यय नहीं किया जाता है।

दोनों मामलों में, बर्थ और आश्रय क्षेत्र निजी आपरेटरों को आबंटित किए गए हैं। पत्तन और गोदी कार्यकलाप के अधीन इन दोनों मामलों से आय पर विचार करना तर्कसंगत है। तदनुसार, आय को संपदा किराए शीर्ष से हटा दिया जाता है।

(xii) मूल्यहास और ब्लॉक पूंजी के संदर्भ में एमओपीटी ने पुष्टि की है कि सभी पूर्णतः मूल्यहासित आस्तियों को ब्लॉक से हटा दिया गया है और केवल पूर्णतः पूरी/चालू परियोजनाओं को ही इसके परिकलनों में शामिल किया गया है। पत्तन ने अन्य प्रचालक व्यय की समान दर पर मूल्यहास पर वृद्धि की अनुमति दी है। इसे इंगित किए जाने पर इसने किसी वृद्धि के बिना मूल्यहास (वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए अनुमानित पूंजी ब्लॉक के संदर्भ में) पर विचार करते हुए लागत विवरण संशोधित किया है।

(xiii) लगाई गई पूंजी पर भारत सरकार के ऋण पर चालू ब्याज दर और परिसंपत्तियों के विकास और प्रतिस्थापन के लिए रखी गई दो प्रारक्षित निधियों के लिए 6 प्रतिशत के समतुल्य आय की अनुमति देना इस प्राधिकरण की वर्णित नीति है। तदनुसार, मौजूदा मामले में भी लगाई गई पूंजी पर 19.5 प्रतिशत की आय (आरओसीई) की अनुमति दी जाती है, क्योंकि भारत सरकार के ऋणों पर चालू ब्याज दर 13.5 प्रतिशत है। जैसाकि, जीएमओईए द्वारा इंगित किया गया है, पत्तन ने ब्याज के भुगतान पर होने वाले व्यय और साथ ही लगाई गई पूंजी पर आय पर अलग से विचार किया है। इसलिए, हमें ब्याज भुगतान पर व्यय के दोहरे परिकलन से बचने के लिए लगाई गई पूंजी पर आय से ब्याज पर होने वाले व्यय को अलग करना होगा।

जीएमओईए ने लगाई गई पूंजी के परिकलन से संबंधित और 'सामाजिक-दायित्व' परिसंपत्तियों और गैर-प्रचालनात्मक परिसंपत्तियों को शामिल करने के बारे में भी कई आपत्तियां उठाई हैं। यह सत्य है कि पत्तन ने पत्तन प्रचालन के अतिरिक्त प्रयोजनों के लिए कई परिसंपत्तियां सृजित की हैं। यहां तक कि पत्तन प्रचालनों के लिए सृजित कुछ परिसंपत्तियां अभी भी प्रचालनरत होनी शेष हैं। चूंकि, पत्तन न्यास सरकारी निकाय है, स्कूल, सड़क आदि जैसी कतिपय सुविधाएं प्रदान करने का बोझ पत्तन न्यासों पर पड़ता है। पत्तन न्यास को ऐसी परिसंपत्तियों के सृजन में किए गए उसके निवेश पर किसी आय की अनुमति नहीं देकर उन्हें दंडित करना उपयुक्त नहीं होगा।

एमओपीटी ने सामान्य कार्गो के लिए दो बर्थ जैसी कतिपय परिसंपत्तियां बनाई हैं, जो अभी भी प्रचालनरत होनी हैं। इसके अतिरिक्त, विभिन्न व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए भारी पूंजीगत व्यय किया गया है। यह मांग करना उचित है कि इन परिसंपत्तियों को लगाई गई पूंजी की आय के निर्धारण के प्रयोजन के लिए पूंजी ब्लॉक से अलग कर दिया जाए। विनियामक के रूप में इस प्राधिकरण का पत्तन न्यासों के निवेश निर्णय पर कोई क्षेत्राधिकार नहीं है। परंतु, इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा लिए गए ऐसे निवेश निर्णय पर विचार करने की अपेक्षा की जाती है जिनका प्रशुल्क नियतन में काफी प्रभाव पड़ता है। यह न केवल एमओपीटी तक सीमित बड़ा मुद्दा होने के कारण प्राधिकरण इसे भारत सरकार के साथ अलग से उठाना चाहेगा। तथापि, इस मामले में लगाई गई पूंजी पर आय के निर्धारण के प्रयोजन के लिए ऐसी परिसंपत्तियों को अलग नहीं किया जाता, क्योंकि किया गया निवेश एक संपन्न कार्य है। गैर-प्रचालनात्मक परिसंपत्तियों के ऐसे उदाहरण भी पोत-संबद्ध कार्यकलापों के अधीन अधिक हैं, जो कार्गो-संबद्ध प्रमारों के संगत नहीं हैं।

- (xiv) एमओपीटी वर्ना से मोरमुगाव तक राष्ट्रीय राजमार्ग के मानक वाले 4-मार्ग की सड़क के हिस्से को निर्मित करने के लिए भारी पूंजीगत व्यय कर रहा है। इस व्यय की भागीदारी एमओपीटी, वाणिज्य मंत्रालय और भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा की जाती है। उस समय पूरा किए जाने के लिए पूर्वानुमानित कार्य की सीमा तक वर्ष 2001-02 के लिए पूंजी ब्लॉक में 5 करोड़ रुपये की राशि शामिल की हुई पाई गई। पत्तन ने इस परिसंपत्ति को प्रबंध और सामान्य प्रशासन शीर्ष से संबद्ध किया है, जिस शीर्ष के अधीन व्यय को सभी राजस्व सृजनकारी कार्यकलापों में बराबर-बराबर विभाजित किया जाता है।

यह इंगित करते हुए कि लौह-अयस्क की दुलाई पूर्णतः अन्तर्देशीय जलमार्ग का प्रयोग करते हुए की जाती है, जीएमओईए ने सड़क के निर्माण पर लगाई गई पूंजी पर किसी आय को एमओएचपी कार्यकलाप को बराबर विभाजित करने में आपत्ति उठाई है। एमओपीटी ने उत्तर दिया है कि चार-मार्ग वाली सड़क के निर्माण में लगाई गई पूंजी पर आय का वहन पत्तन में उनके संबंधित यातायात/आय/व्यय, जैसा भी मामला हो, के हिस्से में प्रहरस्तन की जाने वाली प्रमुख वस्तुओं द्वारा किया जाएगा।

विशेष रूप से स्पष्ट करने के लिए कहे जाने पर, एमओपीटी ने इंगित किया है कि सड़क के निर्माण का निर्णय गोवा सरकार के साथ हुई कई बैठकों के बाद लिया गया है। गोवा सरकार ने भी इस सड़क के निर्माण के बदले मुख्य भूमि में एमओपीटी द्वारा कब्जा की गई 128 एकड़ भूमि के लिए देय पट्टा किराया माफ करने की इच्छा दर्शाई है। एमओपीटी ने भी सड़क को पूरा करने के अधीन एमओपीटी को भूमि अन्तरित करने के लिए गोवा के मुख्यमंत्री द्वारा दर्शाई गई इच्छा और उसके तथा गोवा सरकार के बीच अंतिम रूप देने के अधीन समझौते के बारे में उल्लेख किया है। पत्तन ने भी यह तर्क दिया है कि उसके द्वारा सड़क का निर्माण राज्य सरकार को लगभग 6 करोड़ रुपये का वार्षिक पट्टा किराया अदा करने के बदले में किया गया है और पट्टा किराया अगर अदा किया गया होता, तो उसे प्रबंध और सामान्य प्रशासन कार्यकलाप के अधीन नामे डाला गया होता और बाद में अन्य सभी राजस्व अर्जक कार्यकलापों में वितरित किया गया होता।

राज्य सरकार द्वारा अभी तक भूमि का अंतरण नहीं किया गया है; परंतु पत्तन ऐसा अंतरण प्राप्त करने के लिए आश्वस्त है। कम से कम, पत्तन समझौते के पूर्वानुमान में वर्ष 1971 से ही पट्टा किराए का भुगतान नहीं कर रहा है। सड़क का निर्माण भूमि के अंतरण से संबद्ध है। इस भूमि से एमओपीटी और इसके प्रयोक्ताओं को सड़क के निर्माण पर पत्तन द्वारा व्यय की गई राशि से बहुत अधिक कई लाभ हो सकते हैं। इस परिप्रेक्ष्य के दृष्टिगत सड़क के निर्माण पर व्यय को पूंजी ब्लॉक में शामिल करने की अनुमति दी जाती है।

- (xv) एमओपीटी द्वारा किराए पर लिए गए रीचस्टेकर का कम उपयोग और व्यय को कन्टेनर प्रचालकों को सौंप देने पर प्रयोक्ताओं द्वारा आपत्ति की गई है। प्रयोक्ताओं ने इंगित किया है कि रीचस्टेकर किराए पर लेते समय, पत्तन ने उनसे परामर्श नहीं किया और चूंकि शिपिंग लाइन्स इस उपस्कर पर ही निर्भर नहीं रह सकते, वे स्वयं अपनी व्यवस्था करने के लिए भी बाध्य किए जाते हैं।

एमओपीटी ने इंगित किया है कि एवजी क्रेन के रूप में इस रीचस्टेकर को किराए पर लेने का जानबूझकर निर्णय लिया गया है, क्योंकि कन्टेनर आपरेटरों द्वारा तैनात एकमात्र क्रेन की

बारम्बार खराबी को कन्टेनर यातायात की वृद्धि में बाधा माना गया । चूंकि, रीचस्टेकर का प्रयोग अब तक एवजी क्रेन के रूप में किया गया है, इसकी उपयोगिता कम होनी निश्चित है । पत्तन ने आगे कहा है कि रीचस्टेकर का प्रयोग उसकी उपयोगिता बढ़ाने के लिए इस्पात के स्लैब जैसे अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी किया जाता है । इसलिए, पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि एवजी के रूप में, विशेषकर जब कन्टेनर बर्थ में कोई अन्य उपयुक्त किस्म का कार्गो प्रहस्तन उपस्कर उपलब्ध नहीं हो, रीचस्टेकर रखना अति व्यय नहीं है, परंतु यह न्यूनतम उचित व्यवस्था है, ताकि कन्टेनर यातायात पत्तन से अलग नहीं हो जाए । एमओपीटी रेलवे के गेज परिवर्तन और रीचस्टेकर के परिणामस्वरूप भविष्य में कन्टेनर यातायात में वृद्धि का भी पूर्वानुमान करता है ।

हम एमओपीटी के इस तर्क में तथ्यपरकता पाते हैं; इसलिए, इस संबंध में प्रयोक्ताओं की आपत्ति अस्वीकार की जाती है । इसके होते हुए भी, एमओपीटी से दरों के आगामी संशोधन के समय कन्टेनर प्रहस्तन के वास्तविक अनुभव के संदर्भ में इस व्यवस्था की समीक्षा करने की अपेक्षा की जाती है ।

- (xvi) संयुक्त सुनवाई के दौरान गोवा चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (जीसीसीआई) ने इंगित किया कि खाली कन्टेनर पोत के हैच का हिस्सा है; और इसलिए, कन्टेनरों के प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों पर पोत-संबद्ध प्रभारों के अधीन विचार किए जाने की आवश्यकता है ।

कानूनी कल्पना कि एक कन्टेनर किसी जहाज के हैच का विस्तार है, कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों को डॉलर रूप में मूल्यवर्गित करने के परिप्रेक्ष्य में उभरी है । एमओपीटी का वर्तमान प्रस्ताव कन्टेनर प्रभारों के डॉलर-मूल्यवर्गीकरण के लिए नहीं है । ऐसा होते हुए, जीसीसीआई की आपत्ति संभवतः इस परिप्रेक्ष्य में असंगत है । तथापि, जीसीसीआई द्वारा उठाए गए मुद्दों का उन पत्तनों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है, जहां कन्टेनर-प्रभारों को डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित किया जाता है । हम तदनुसार ऐसे पत्तनों से प्राप्त प्रस्तावों की समीक्षा करते समय इस मुद्दे पर विचार करने के लिए इच्छुक हैं ।

- (xvii) जैसा पूर्ववर्ती विश्लेषण से स्पष्ट होगा, लागत परिकलन में निम्नलिखित बुनियादी परिवर्तन किए गए हैं :-

- (क) वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए व्यय (मूल्यहास छोड़कर) का पूर्वानुमान एमओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित 20 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की वृद्धि की बजाय क्रमशः वर्ष 1999-2000 (सं0अ0) और 2000-01 के लिए सम्मतुल्य आंकड़ों से 10 प्रतिशत अधिक लगाया गया है ।
- (ख) वेतन/मजदूरी के 'बकाए' पर व्यय को परिकलित करने की अनुमति नहीं दी गई है ।
- (ग) मैसर्स वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड को पट्टे पर दिए गए बर्थ और आश्रय भूमि तथा मैसर्स एबीजी लिमिटेड को एक रियायती करार के अधीन दो बड़े कार्गो बर्थ निर्मित करने के लिए आबंटित क्षेत्र से होने वाली आय को संपदा किराया कार्यकलाप से अलग कर दिया गया है और उस पर पोत-संबद्ध कार्यकलाप के अधीन विचार किया गया है ।

(घ) लौह-अयस्क पोतों के उतराई से होने वाली आय को सामान्य कार्गो कार्यकलाप से अलग कर दिया गया है और उसपर एमओएचपी शीर्ष के अधीन विचार किया गया है ।

(xviii) लागत विवरणों को इस आधार पर पुनः तैयार किया गया है । संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I से अनुबंध-VI के रूप में संलग्न हैं । कार्गो प्रहस्तन और संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण से देखा जा सकता है कि वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए 1.98 प्रतिशत का सीमांतिक समग्र औसत घाटा है । यद्यपि, समग्र घाटा सीमांतिक है, लेकिन परस्पर आर्थिक-सहायता के घटक को नियंत्रित रखने के लिए अलग-अलग कार्यकलाप के वास्ते संशोधन करना आवश्यक हो गया है ।

(xix) अलग-अलग कार्यकलाप के संबंध में स्थिति नीचे दी गई है :-

(क) एमओएचपी

एमओएचपी में प्रहस्तन प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि करने का एमओपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है । तथापि, पोतों के अपटॉपिंग से आय पर विचार करने के बाद भी इस कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण औसत 14.80 प्रतिशत का घाटा दर्शाता है । एमओएचपी में लौह अयस्क प्रहस्तन एमओपीटी का सबसे बड़ा कार्यकलाप है और इस कार्यकलाप के अंतर्गत घाटे से निष्कर्षतः सिद्ध होता है कि अन्य कार्गो के प्रहस्तन से आय एमओएचपी में लौह-अयस्क प्रहस्तन की आर्थिक-सहायता कर रही है । तदनुसार, इस कार्यकलाप के अंतर्गत घाटे को समाप्त करने के लिए एमओएचपी में लौह-अयस्क के प्रहस्तन प्रभारों में 15 प्रतिशत की वृद्धि करना तर्कसंगत पाया गया है ।

(ख) सामान्य कार्गो और अयस्क

पोतों की अपटॉपिंग से आय को शामिल न करने पर इस कार्यकलाप से 21.92 प्रतिशत के औसत अधिशेष का पता चलता है ।

(ग) पीओएल

यह कार्यकलाप भी 81.21 प्रतिशत का अधिक अधिशेष दर्शाता है ।

पीओएल और सामान्य कार्गो तथा अयस्क (एमओएचपी को छोड़कर) के प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि करने का अनुमोदन नहीं किया जा सकता, क्योंकि इन कार्यकलापों में पर्याप्त अधिशेष की स्थिति का पता चलता है । आदर्शतः, इन कार्यकलापों के अंतर्गत प्रभारों में अद्योगामी संशोधन किए जाने की आवश्यकता है, ताकि परस्पर आर्थिक-सहायता को समाप्त किया जा सके । तथापि, इस प्राधिकरण को अभी परस्पर आर्थिक-सहायता के संबंध में व्यापक दृष्टिकोण तैयार करना है । यद्यपि परस्पर आर्थिक-सहायता को एक बार में समाप्त करना संभव न हो, इस प्राधिकरण का यह लगातार दृष्टिकोण रहा है कि परस्पर आर्थिक-सहायता में आगे कोई वृद्धि न हो । यही दृष्टिकोण पारादीप पत्तन न्यास में पीओएल प्रहस्तन और चेन्नई पत्तन न्यास में पीओएल तथा कंटेनर प्रहस्तन के मामले में अपनाया गया है ।

(घ) भांडागारण

यह कार्यकलाप 1845 प्रतिशत का भारी घाटा दर्शाता है । प्रशुल्क का निम्न स्तर और उपलब्ध क्षमता का कम उपयोग इतने भारी घाटे में योगदान करते हैं । एमओपीटी ने भांडागारण किराए में 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है । इस संबंध में एमओपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है । यह मानना होगा कि प्रशुल्क में 100 प्रतिशत के संशोधन के बाद भी इस कार्यकलाप में लगभग 772 प्रतिशत का घाटा रहेगा । एक बार में 100 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि से प्रयोक्ताओं पर भारी बोझ बढ़ जाएगा, इसलिए इस वृद्धि को जानबूझकर 100 प्रतिशत तक सीमित किया गया है ।

(ङ) संपदा किराया

एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित के अनुसार संपदा किरायों में 100 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमोदन किया जाता है । एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित के अनुसार यह वृद्धि तट के सामने की भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क, खुले प्लॉट पर किराया, शेड किराया, कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों और संपदा किराए तथा भूमि किराए (मैसर्स वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड और मैसर्स एबीजी लिमिटेड के मामलों के अनुसार विशेष करारों द्वारा शासित लाइसेंस/पट्टे को छोड़कर) तक के लिए सीमित होगी ।

(xx) उपर्युक्त चर्चा के आलोक में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धियों की तुलना में इस प्राधिकरण द्वारा मदवार प्रशुल्कों में अनुमोदित वृद्धियां नीचे दी गई हैं :-

क्रम सं०	मद	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित
(क)	एमओएचपी में लौह-अयस्क के प्रहरतन प्रगार	15 प्रतिशत	25 प्रतिशत
(ख)	सामान्य कार्गो और अयस्क	कोई वृद्धि नहीं	25 प्रतिशत
(ग)	कंटेनर ग्रहस्तन	कोई परिवर्तन नहीं	न्यूनतम 2500/-रुपए प्रति टीईयू और अधिकतम 6000/-रुपए प्रति टीईयू के साथ मूल्यानुसार आधार पर
(घ)	पीओएल पर घाटशुल्क	कोई वृद्धि नहीं	25 प्रतिशत
(ङ)	भांडागारण और भंडारण	100 प्रतिशत	100 प्रतिशत
(च)	संपदा किराया	100 प्रतिशत (विशेष करारों द्वारा शासित मामलों को छोड़कर)	100 प्रतिशत

उपर्युक्त वृद्धियों के अनुमोदन के साथ, 'कार्गो प्रहस्तन', 'भंडारण' और 'संपदा किराए' के कार्यकलाप एक साथ मिलाने पर वर्ष 2000-01 और 2001-02 के 11.17 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाएंगे।

(xxi) एमओपीटी ने 'निशुल्क दिवसों' के स्लैबों में भी संशोधन का प्रस्ताव किया है। इसने 'निशुल्क दिवसों' को कम करके 'आयातों' के लिए 6 से 3 और 'निर्यातों' के लिए 30 से कम करके 7 दिन करने का प्रस्ताव किया है। यह परिवर्तन अन्य पत्तन न्यासों में अपनाए गए ढांचे के अनुसार है। विशेषकर, संयुक्त सुनवाई अथवा लिखित निवेदनों में किसी भी प्रयोक्ता ने इस परिवर्तन पर कोई आपत्ति नहीं की है। इसे देखते हुए, सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित प्रशुल्कों में कोई भी परिवर्तन न करने का निर्णय होते हुए भी यह परिवर्तन 'भांडागारण' शीर्ष के अंतर्गत अनुमोदित किया जाता है।

(xxii) इस मामले से संबंधित कुछ अन्य प्रमुख मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है—

(क) जैसाकि इस टिप्पणी में पहले उल्लेख किया गया है कि मध्य द्वारा में लौह-अयस्क के प्रारंभिक लदान/अपटॉपिंग के लिए प्रभार उच्चतम न्यायालय के निर्देश पर पोतवर्गिक पोतस्वानी और पत्तन के बीच विशिष्ट करार के अनुसार लगाए जाते हैं। इन प्रभारों को एमओपीटी के दरों के मान में शामिल नहीं किया गया है। यद्यपि, इन प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है, इन्हें पत्तन के दरों के मान में शामिल करना उचित रहेगा। पत्तन को यह परामर्श देना चाहिए कि भविष्य में इस दर को संशोधित करने के लिए वे इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त करें।

(ख) पत्तन ने कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि करने और बॉक्स दर लागू करके ऐसे प्रभारों को तर्कसंगत बनाने का भी प्रस्ताव किया है। चूंकि, सामान्य कार्गो कार्यकलाप में कोई वृद्धि नहीं की गई है, इसलिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में कोई उर्ध्वगामी संशोधन नहीं किया जाएगा।

संयुक्त सुनवाई में प्रमुख कंटेनर ऑपरेटर मैसर्स मेयरस्क इंडिया लिमिटेड और एमओपीटी कंटेनर प्रभारों के संबंध में एक परस्पर स्वीकार्य प्रस्ताव तैयार करने के लिए सहमत हो गए थे। तथापि, उनके बीच मतभेद नहीं होने के कारण स्पष्टतः कोई सहमति नहीं उभरी है। पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श करने की कार्यवाही आरंभ कर सकता है और कंटेनर प्रशुल्कों के यौक्तिकरण के लिए प्रस्ताव तैयार कर सकता है। जैसाकि प्रयोक्ताओं द्वारा उल्लेख किया गया है कि बजट-आधारित दरों से मूल्य आधारित दरों में परिवर्तन करने से कुछ वस्तुओं के मामले में प्रति टीईयू प्रभार में बहुत अधिक वृद्धि हो जाएगी। हाल में, दरों के मान के यौक्तिकरण से संबंधित एक प्रस्ताव में मुंबई पत्तन न्यास ने ऐसी वस्तुओं पर औसत घाटशुल्क पर विचार करते हुए पोतांतरण कंटेनरों के भीतर कार्गो पर समेकित घाटशुल्क का परिकलन करने की पद्धति अपनाई है। एमओपीटी को भी परामर्श दिया जाता है कि 'मूल्यानुसार' की पद्धति अपनाए बिना बॉक्स दर तैयार करने के लिए इस पद्धति को अपनाए जाने की संभावना की जांच करें। इसी प्रकार, पत्तन कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो, दोनों पर भूमि किराया वसूल न करने के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों पर भी विचार कर सकता है।

वर्तमान कटनर प्रहस्तन प्रभार तब तक चलते रहेंगे, जब तक कि पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श करके कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के यौक्तिकरण के लिए एक अलग प्रस्ताव तैयार नहीं करता ।

- (ग) ब्रेक बल्क, कार्गो से संबंधित वर्तमान घाटशुल्क अनुसूची में यह उल्लेख किया गया है कि अन्यत्र विनिर्दिष्ट न किए गए कार्गो के मामलों में एमओपीटी के अध्यक्ष द्वारा किए गए निर्णय के अनुसार मूल्यानुसार प्रभार न्यूनतम 0.10 प्रतिशत और अधिकतम 0.40 प्रतिशत के शतध्नीन होंगे । जीसीसीआई ने अध्यक्ष (एमओपीटी) की इस विवेकाधीन शक्ति पर आपत्ति की है ।

इस प्राधिकरण ने चेन्नई पत्तन न्यास के अविनिर्दिष्ट कार्गो के प्रभारों से संबंधित एक मामले में कार्रवाई की है । सीमाशुल्क कार्गो के वर्गीकरण के प्रयोजनों के लिए नामावली की सुव्यवस्थित प्रणाली का पालन करता है । वर्गीकरण की इस प्रणाली को अपनाने के लिए किसी पत्तन को कोई आपत्ति नहीं हो सकती । पत्तन न्यास अपनी स्थिति के अनुसार प्रशुल्कों का सैट रख सकते हैं । लेकिन, कार्गो का वर्गीकरण मनमाना या असंगत न होकर सुव्यवस्थित होना चाहिए । यह एक बड़ा कार्य है, जिस पर प्राधिकरण को सभी महापत्तनों के लिए कार्रवाई करनी है । इस बीच, वर्तमान पद्धति जारी रखनी है । हम चाहते हैं कि एमओपीटी अस्पष्ट मामलों में सीमाशुल्क वर्गीकरण की सहायता प्राप्त करे और एक अंतिम उपाय के रूप में कार्गो को 'कार्गो अन्यत्र विनिर्दिष्ट/वर्गीकृत नहीं किया गया है' के आरक्षित शीर्ष के अंतर्गत भारित करे ।

इसी प्रकार, दरों के मान को लागू करने की कोई भी विवेकाधीन शक्ति पत्तन न्यास के किसी पदाधिकारी में निहित नहीं की जा सकती । दरों के मान विशिष्ट और स्पष्ट होंगे । एमओपीटी के दरों के मान में जहां कहीं भी ऐसी विवेकाधीन शक्तियां दी गई हैं, उन्हें विशिष्ट बनाने की सीमा तक संशोधित किया जाए ।

ब्रेक बल्क कार्गो संबंधी अवर्गीकृत मदों पर घाटशुल्क उनके मूल्य के 0.1 प्रतिशत से 0.4 प्रतिशत तक है, जिसके बारे में अध्यक्ष, एमओपीटी द्वारा निर्णय किया जाना है । एमओपीटी के अध्यक्ष की विवेकाधीन शक्तियां वापस लेने पर एक निर्धारित दर विहित करना आवश्यक हो जाएगा । तदनुसार, ऐसे कार्गो के लिए 0.20 प्रतिशत की मूल्यानुसार दर निर्धारित की जाती है । आयातों के मामले में सीआईएफ मूल्य और निर्यातों के मामले में एफओबी मूल्य पर इस प्रभार को लगाते समय विचार किया जाएगा, जैसाकि सामान्यतया अधिकतर अन्य पत्तनों पर किया जा रहा है । यदि इन संशोधनों से कोई अनावश्यक कठिनाई पैदा होती है, तब एमओपीटी इन दरों के संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है ।

- (घ) यह प्राधिकरण विलंबशुल्क/भूमि किराए के लिए "निःशुल्क अवधि" को शासित करने वाली शर्तों के संशोधन के लिए तृतीयकोरन पत्तन न्यास से प्राप्त एक प्रस्ताव पर अलग से विचार कर रहा है । निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए "समयबद्ध सीमा" का मानकीकरण किया जाना आवश्यक है । यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों

द्वारा ज्ञाज्ञा तौर पर अपनाए जाने के लिए इस विषय पर एकसमान दृष्टिकोण निर्धारित करने का इच्छुक है । तब तक, पत्तन में वर्तमान प्रचलित पद्धति को ही जारी रखने की अनुमति दी जाती है ।

- (क) अन्य पत्तनों में प्रशुल्क संशोधन के संदर्भ में यह प्राधिकरण अनेक परिवर्तन लागू करने के लिए आदेश पारित करता रहा है, जिन्हें हमने "अच्छी पद्धतियाँ" कहा है । कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित ऐसे कुछ परिवर्तनों को नीचे सूचीबद्ध किया गया है :-

- (i) शट-आऊट कार्गो पर कोई अलग घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा ।
- (ii) बिल तैयार करने के प्रयोजनों के लिए पूर्णांकन बिल की प्रत्येक मद के लिए न होकर, बल्कि प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के निकटतम रूप में किया जाएगा ।
- (iii) प्रयोक्ता से संबंधित कोई कारण न होने पर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए कोई स्थानांतरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा ।
- (iv) निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ, रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिनों को शामिल नहीं किया जाएगा ।
- (v) कार्गो के वर्गीकरण के लिए पत्तन न्यास और सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रणालियों के बीच सामंजस्य होगा ।
- (vi) अवर्गीकृत कार्गो का खतरनाक के रूप में श्रेणीकरण पूर्णतया आईएमडीजी कोड के अनुसार किया जाएगा ।

हम इन सिद्धांतों को एमओपीटी में भी अपनाए जाने के लिए निर्धारित करते हैं ।

- (च) इस प्राधिकरण ने कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित निम्नलिखित विषयों पर सभी महापत्तन न्यासों द्वारा एकसमान तौर पर अपनाए जाने के लिए अलग से आदेश जारी किए हैं :-

- (i) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों, पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों और पोतवणिक स्वामित्व वाले से भिन्न कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार लगाने के वास्ते दो महीने की अधिकतम समय सीमा निर्धारित करना ।
- (ii) प्रयोक्ताओं द्वारा विलंब से किए जाने वाले भुगतानों और पत्तन न्यास द्वारा विलंब से की जाने वाली वापसी पर दंड ~~अनुसूचित~~ ब्याज लगाना ।

यद्यपि, एमओपीटी सहित सभी महापत्तनों में ये आदेश पहले ही लागू हैं, हम जोर देना चाहेंगे कि इन आदेशों को एमओपीटी के संशोधित दरों के मान में शामिल करना सुनिश्चित किया जाए ।

- (छ) सभी महापत्तनों द्वारा एकसमान तौर पर अपनाए जाने वाले उपर्युक्त आदेशों के अलावा, इस प्राधिकरण ने एक आदेश पारित किया था, जिसमें हवी लिफ्ट के लिए 20 टन की सीमा निर्धारित की गई थी, पोत के अपने डेरिक द्वारा पैकेजों का प्रहस्तन किए जाने पर ऐसे प्रभारों को हवी लिफ्ट प्रभारों के 50 प्रतिशत तक सीमित किया गया था और उन परिस्थितियों को सूचीबद्ध किया गया था, जिनमें हवी लिफ्ट प्रभार्य नहीं हैं। आदेश में विहित प्रणाली तभी प्रचालन में आएगी, जब कोई पत्तन "हवी लिफ्ट" व्यवस्था लागू करता है, वह उस पत्तन न्यास पर लागू नहीं होगी, जहां पर ऐसी विशेष व्यवस्था प्रचलित नहीं है।

एमओपीटी इस समय हवी लिफ्ट प्रभार अलग तौर पर नहीं लगा रहा है। तथापि यदि एमओपीटी "हवी लिफ्ट" की प्रणाली अलग तौर पर लागू करना चाहता है, तब उसे इस प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में निर्धारित पद्धति को अपनाना होगा।

14. उपर्युक्त पैराग्राफों में दिए गए निर्णयों के अनुसार एमओपीटी के दरों के मान के संबंधित खंडों को संशोधित किया जाता है। संशोधित दरों का मान अनुबंध-VII के रूप में संलग्न है।

15. वह आदेश भारत के राजपत्र में इसके अधिसूचित किए जाने के तत्काल पश्चात् प्रभावी हो जाएगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

अनुबन्ध-1

**मोरमुक्तव पत्तन न्यास**  
**1997-98 से 2001-2002 तक कार्गो प्रहरतन और संपदा कार्यकलापों से आय**  
**और व्यय को दर्शाने वाला विवरण**

(करोड़ रुपए)

	97-98	98-99	99-00	2000-01	2001-02	वृद्धि का प्रतिशत	2000-01 परिवर्तन के साथ	2001-02
<b>वास्तविक (मिलियन टन)</b>	<b>21.18</b>	<b>18.02</b>	<b>18.00</b>	<b>19.00</b>	<b>19.00</b>			
<b>(क) प्रशासन आय</b>								
<b>(क) कार्गो प्रहरतन और भंडारण</b>								
(i) एमओएचपी	59.84	53.70	54.78	62.89	62.89	15%	71.85	71.85
(ii) सामान्य कार्गो	10.83	10.27	9.62	10.45	10.45	—	10.45	10.45
(iii) पीओएस	10.40	9.13	9.40	10.89	10.89	—	10.89	10.89
(iv) भांडारण	0.16	0.18	0.20	0.24	0.24	100%	0.48	0.48
<b>(ख) संपदा किराया</b>	<b>3.45</b>	<b>5.67</b>	<b>3.06</b>	<b>5.06</b>	<b>5.22</b>	<b>100%</b>	<b>9.10</b>	<b>9.27</b>
<b>जोड़ (i)</b>	<b>84.28</b>	<b>78.95</b>	<b>77.06</b>	<b>89.52</b>	<b>89.69</b>		<b>102.77</b>	<b>102.94</b>
<b>(ii) प्रचालन व्यय</b>								
(i) कार्गो प्रहरतन और भंडारण	36.26	36.70	36.70	40.81	44.63		40.81	44.63
(ii) किराया योग्य भूमि और भवन	2.27	2.80	1.75	1.92	2.08		1.92	2.08
(iii) प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन	20.90	26.14	25.26	27.78	30.56		27.78	30.56
<b>जोड़ (ii)</b>	<b>59.43</b>	<b>64.64</b>	<b>63.71</b>	<b>70.51</b>	<b>77.27</b>		<b>70.51</b>	<b>77.27</b>
<b>(iii) प्रचालन अधिशेष</b>	<b>24.85</b>	<b>14.31</b>	<b>13.34</b>	<b>19.01</b>	<b>12.42</b>		<b>32.26</b>	<b>25.67</b>
<b>जोड़ें : एक एंड एम आय —</b>								
एक एंड एम व्यय	5.19	3.89	1.04	1.24	1.37		1.24	1.37
<b>(iv) निवल अधिशेष</b>	<b>30.04</b>	<b>18.20</b>	<b>12.30</b>	<b>17.77</b>	<b>11.05</b>		<b>31.02</b>	<b>24.30</b>
<b>लगी हुई पूंजी</b>	<b>66.13</b>	<b>63.35</b>	<b>71.07</b>	<b>81.95</b>	<b>83.91</b>		<b>81.95</b>	<b>83.91</b>
	<b>18%</b>	<b>18%</b>	<b>19.50%</b>	<b>19.50%</b>	<b>19.50%</b>		<b>19.50%</b>	<b>19.50%</b>
<b>(v) लगी हुई पूंजी पर आय</b>	<b>11.90</b>	<b>11.40</b>	<b>13.86</b>	<b>15.98</b>	<b>16.36</b>		<b>15.98</b>	<b>16.36</b>
<b>(vi) ऋण पर ब्याज</b>	<b>1.56</b>	<b>1.28</b>	<b>0.98</b>	<b>0.70</b>	<b>0.46</b>		<b>0.70</b>	<b>0.46</b>
<b>(vii) बकाया (V-VI)</b>	<b>10.34</b>	<b>10.14</b>	<b>12.88</b>	<b>15.28</b>	<b>15.90</b>		<b>15.28</b>	<b>15.90</b>
<b>(viii) अधिशेष/कमी(IV-VI-VII)</b>	<b>18.14</b>	<b>6.80</b>	<b>-1.66</b>	<b>1.79</b>	<b>-5.31</b>		<b>15.04</b>	<b>7.94</b>
<b>अधिशेष/कमी-प्रचालन आय का %</b>	<b>21.52</b>	<b>8.81</b>	<b>-2.02</b>	<b>2.00</b>	<b>-5.92</b>		<b>14.64</b>	<b>7.71</b>
<b>2001-01 और 2001-02 का औसत</b>					<b>-1.96</b>			<b>11.17</b>

टिप्पणी : एकएमआई में भविष्य/पेंशन निधि और सावधि जमा पर ब्याज तथा नकद शेष शामिल नहीं हैं ।

एकएमई में भविष्य निधि शेष ब्याज और सरकारी ऋण पर प्रदत्त ब्याज शामिल नहीं हैं ।

अनुबंध-II

मोरमुगाय पत्तन न्यास  
प्रपत्र -III

क. एमओएचपी में सेवा/सुविधा से संबंधित सामग्री विवरण (लाख रुपए)

	1997-98	1998-99	1999-2000	बिना परिवर्तन 2000-01	2001-02
(I) प्रचालन आय					
(I) प्रशस्तन प्रसार	5551.16	5127.79	5208.00	5975.20	5975.20
(II) धोरेख प्लॉट कारोबार पर अधिभार	15.53	28.21	20.00	25.00	25.00
उप जोड़	5566.69	5156.00	5228.00	6000.20	6000.20
(III) फटे और किराए					
जोड़ (I)	5566.69	5156.00	5228.00	6000.20	6000.20
(II)(i) प्रचालन लागत **					
(क) अवरक प्रशस्तन सविधाएँ	1872.80	1506.33	1290.16	1419.18	1561.09
(ख) विद्युत स्थापना एवं उपकरण	43.88	64.04	114.34	125.77	138.35
(ग) बर्तिय सुविधाएँ	23.56	32.53	28.49	31.34	34.47
(घ) सहायक सुविधाएँ	24.87	19.42	34.56	38.04	41.84
(ङ) सामान्य सुविधाएँ	13.23	20.84	12.94	14.23	15.66
(च) प्रचालन व्यय	463.78	514.57	538.61	590.27	649.30
(छ) विद्युत ऊर्जा प्रसार	493.56	618.16	759.20	835.12	918.63
(ज) प्रशस्तन एवं सामान्य	79.68	60.20	65.29	71.82	79.00
(झ) नए लघु कार्य	1.76	2.35	2.85	3.14	3.45
(ञ) प्रोत्साहन भुगतान	114.06	119.44	140.00	154.00	169.40
उप जोड़ **	3130.98	2857.88	2994.46	3282.91	3611.20
(II) मूल्यहास	90.77	90.77	115.04	168.30	165.37
(III) एफएमआई-एफएमई	276.28	375.15	526.37	676.70	676.70
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- अनुग्रह भुगतान/पीएलबी					
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (II)	3498.03	3423.80	3625.87	4125.91	4453.27
(III) अधिशेष (I-II)	2068.66	1732.20	1602.13	1874.29	1546.93
(IV) आर्बिट्रि प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिख्य	1484.94	1799.50	2126.34	2338.97	2572.87
(V) निवृत्त अधिशेष (III-IV)	583.72	-67.30	-524.21	-464.68	-1025.94
(VI) ऋणों पर ब्याज	156.45	126.35	98.20	70.73	46.39
ब्याज के परचात निवृत्त अधिशेष	427.27	-193.65	-622.41	-535.41	-1072.33
(VII) लगी हुई पूँजी पर 18%/19.5% की दर पर आय	168.45	170.20	244.96	390.74	440.71
(VIII) ब्याज और आय के परचात निवृत्त अधिशेष	269.82	-363.65	-687.39	-926.15	-1813.04
प्रतिशत के रूप में अधिशेष/कमी	4.65	-7.06	-16.59	-15.44	-25.22
2000-01 और 2001-02 के लिए औसत अपटॉपिंग के लिए प्रसार	396.85	214.12	250.00	289.00	289.00
ब्याज और आय के परचात निवृत्त अधिशेष (अपटॉपिंग प्रसारों के बिना)	655.67	-149.73	-617.39	-637.15	-1226.04
प्रतिशत अधिशेष/कमी	10.99	-2.79	-11.27	-10.13	-19.46
2000-01 और 2001-02 के लिए औसत					-14.80

ये रकियाँ नव से (III) एफएमआई-एफएमई में शामिल की गई हैं ।

\*\* मूल्यहास को छोड़कर 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रचालन लागतों का पूर्वानुमान 1999-2000 और 2000-01 पर 10 प्रतिशत जोड़कर लगाया गया है ।

## अनुबंध-III

मोरमुगाव पत्तन न्यास  
प्रपत्र -III

क. सामान्य कार्यों और अयस्कों के लिए सेवा/सुविधा से संबंधित लागत विवरण (लाख रुपए)

	1997-98	1998-99	1999-2000	बिना परिवर्तन	
				2000-01	2001-02
(i) प्रचालन आय					
(i) सामान्य कार्यों और अयस्कों पर घाटशुल्क	944.11	874.60	796.95	852.02	852.02
(ii) कंटेनरों पर घाटशुल्क	93.07	131.82	142.00	167.75	167.75
(iii) फास्फोरिक एसिड पर घाटशुल्क	133.93	99.99	120.00	132.00	132.00
(iv) पोर्टों के टॉपिंगअप के लिए प्रभार	398.86	214.12	250.00	289.00	289.00
(v) विविध	25.78	20.48	23.65	25.20	25.20
उप जोड़	1594.04	1340.81	1332.60	1465.97	1465.97
(ii) पट्टे और किराए	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
जोड़ (i)	1594.04	1340.81	1332.60	1465.97	1465.97
(II)(i) प्रचालन लागत **					
(क) हम्माल कार्य मजदूरी	12.25	0.08	26.88	29.55	32.50
(ख) कार्यों शेर, कर्मचारियों का नियंत्रण एवं प्रचालन	106.53	137.94	235.83	259.41	286.35
(ग) चल क्रैन, फोर्क लिफ्ट का प्रचालन एवं रख-रखाव	25.42	33.75	31.58	34.74	38.21
(घ) शेरों और घाटों पर व्यय	113.11	161.64	112.05	123.28	135.58
(ङ) प्रशासन एवं सामान्य	33.01	49.19	53.43	58.77	64.65
उप जोड़ **	290.32	382.60	459.75	505.73	556.30
(ii) मूल्यह्रास	22.49	23.41	29.91	35.59	34.28
(iii) एफएमआई-एफएमई	-31.08	9.41	40.51	62.89	62.89
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- अनुग्रह भुगतान/पीएलबी					
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (ii)	281.73	415.42	530.17	604.21	663.47
(iii) अधिशेष (i-ii)	1312.31	925.39	802.43	861.77	812.50
(IV) आर्बिट्रेट प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	69.73	87.24	112.73	124.00	136.40
(V) निवल अधिशेष (iii-iv)	1242.58	838.15	689.70	737.76	676.10
(VI) ऋणों पर ब्याज					
ब्याज के पश्चात निवल अधिशेष	1242.58	838.15	689.70	737.76	676.10
(VII) लगी हुई पूंजी पर 18%/19.5% की दर पर आय	122.58	114.08	133.75	160.80	159.14
(VIII) ब्याज और आय के पश्चात निवल अधिशेष	1120.00	724.07	555.95	576.97	516.96
प्रतिशत के रूप में अधिशेष/कमी	70.28	54.00	41.72	39.36	35.26
2000-01 और 2001-02 के लिए औसत				37.31	
ब्याज और आय के पश्चात अधिशेष					
एम्प्टीपिंग प्रभारों के बिना	723.15	509.95	305.95	287.97	227.96
प्रतिशत के रूप में अधिशेष/कमी	60.40	45.28	28.26	24.47	19.37
2000-01 और 2001-02 के लिए औसत				21.92	

ये राशियां भव सं (iii) एफएमआई-एफएमई में शामिल की गई हैं।

\*\* मूल्यह्रास के घटक को छोड़कर 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रचालन लागतों का पूर्वानुमान क्रमशः 1999-2000 (सं030) और 2000-01 पर 10 प्रतिशत + 10 प्रतिशत जोड़कर लगाया गया है।

## अनुबंध-IV

मोरमुगाव पत्तन न्यास  
प्रपत्र III

क. पीओएल के लिए सेवा/सुविधा से संबंधित लागत विवरण (लाख रुपए)

	1997-98	1998-99	1999-2000	बिना परिवर्तन 2000-01	2001-02
(I) प्रचालन आय					
(i) पीओएल पर घाटशुल्क	908.38	813.22	819.90	956.89	956.89
उप जोड़	908.38	813.22	819.90	956.89	956.89
(iii) पट्टे और किराए	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
जोड़ (I)	908.38	813.22	819.90	956.89	956.89
(II)(i) प्रचालन लागत **					
(क) प्रत्यक्ष मजदूरी	8.33	6.89	3.10	3.41	3.76
(ख) अग्निशमन	48.22	66.43	61.88	68.06	74.88
(ग) प्रशासन एवं सामान्य	2.18	1.77	1.18	1.30	1.43
उप जोड़ **	58.73	63.09	66.14	72.75	80.03
(ii) मूल्यह्रास	4.04	3.77	3.94	8.28	8.09
(iii) एफएमआई-एफएमई	-33.44	-18.36	-10.28	3.79	3.79
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- अनुग्रह भुगतान/पीएलबी					
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (II)	27.33	48.50	59.80	84.82	91.91
(III) अधिशेष (I-II)	879.05	764.72	760.10	872.07	864.98
			अधिशेष में परिवर्तन		
(IV) आर्बिट्रिट प्रकथ एवं सामान्य ऊपरिव्यय	18.58	22.77	22.94	26.23	27.76
(V) निवल अधिशेष (III-IV)	860.47	741.95	737.16	846.83	837.22
			निवल अधिशेष में परिवर्तन		
(VI) ऋणों पर ब्याज					
ब्याज के पश्चात् निवल अधिशेष	860.47	741.95	737.16	846.83	837.22
(VII) लगी हुई पूंजी पर 18%/19.5% की दर पर आय	49.68	47.88	47.44	64.35	65.62
(VIII) ब्याज और आय के पश्चात् निवल अधिशेष	810.79	694.07	689.72	782.48	771.70
प्रतिशत अधिशेष/कमी	89.45	85.35	84.12	81.77	80.66
2000-01 और 2001-02 के लिए औसत				81.21	

ये राशियां मव सं० (iii) एफएमआई-एफएमई में शामिल की गई हैं ।

\*\* मूल्यह्रास के घटक को छोड़कर 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रचालन लागतों का पूर्वानुमान क्रमशः 1999-2000 (सं०380) और 2000-01 पर 10 प्रतिशत + 10 प्रतिशत जोड़कर लगाया गया है ।

मोरमुगाव पत्तन न्यास  
प्रपत्र -III

क. भांडागारण के लिए सेवा/सुविधा से संबंधित लागत विवरण (लाभ रूप)

	1997-98	1998-99	1999-2000	वर्षा परिवर्तन		परिवर्तन के साथ	
				2000-01	2001-02	2000-01	2001-02
(i) प्रचालन आय							
(i) भंडारण के लिए किराया	18.83	18.42	20.00	24.20	24.20	48.40	48.40
उप जोड़	18.83	18.42	20.00	24.20	24.20	48.40	48.40
(ii) पट्टे और किराए	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
जोड़ (i)	18.83	18.42	20.00	24.20	24.20	48.40	48.40
(ii) प्रचालन लागत **							
(क) भांडागारों का व्यय	18.68	14.74	0.30	0.33	0.36	0.33	0.36
(ख) प्रशासन एवं सामान्य लागत	4.47	4.28	0.11	0.12	0.13	0.12	0.13
उप जोड़ **	23.15	19.00	0.41	0.45	0.50	0.45	0.50
(ii) मूल्यह्रास	7.01	29.80	31.17	32.18	32.18	32.18	32.18
(iii) एफएमआई-एफएमई	3.77	5.82	3.98	4.39	4.39	4.39	4.39
- सेवानिवृत्ति लाभ							
- अनुग्रह भुगतान/पीएलबी							
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार							
जोड़ (ii)	33.93	54.52	35.56	37.02	37.07	37.02	37.07
(iii) अधिशेष (i-ii)	-18.10	-36.10	-15.56	-12.82	-12.87	11.38	11.33
				अधिशेष में परिवर्तन		26.94	26.89
(iv) आवंटित प्रबंध एवं सामान्य रूपरेखा	9.38	8.62	4.87	5.36	5.89	5.36	5.89
(v) निवल अधिशेष (iii-iv)	-27.48	-44.72	-20.43	-18.18	-18.76	6.02	5.44
				निवल अधिशेष में परिवर्तन		26.46	26.87
(vi) ऋणों पर व्याज	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
व्याज के परचात निवल अधिशेष	-27.48	-44.72	-20.43	-18.18	-18.76	6.02	5.44
(vii) लगी हुई पूंजी पर 18% / 19.5% की दर पर आय	346.88	332.48	344.79	377.17	382.30	377.17	382.30
(viii) व्याज और आय के परचात निवल अधिशेष	-374.16	-377.20	-385.22	-385.34	-401.06	-371.14	-375.85
प्रतिशत अधिशेष/कमी	-2363.61	-2047.79	-1826.12	-1633.65	-1687.25	-766.82	-778.62
2000-01 और 2001-02 के लिए औसत				-1646.45		-772.72	

\*\* मूल्यह्रास के घटक को छोड़कर 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रचालन लागतों का पूर्वानुमान क्रमशः 1999-2000 (सं030) और 2000-01 पर 10 प्रतिशत जोड़कर लगाया गया है ।

## अनुबंध-VI

मोरमुगाव पत्तन न्यास  
प्रपत्र -III

क. संपदा किराए के लिए सेवा/सुविधा से संबंधित लागत विवरण (लाख रुपए)

	1997-98	1998-99	1999-2000	बिना परिवर्तन 2000-01	2001-02
(I) प्रचालन आय					
लाइसेंस शुल्क-तट के सामने की भूमि	9.19	13.45	15.00	18.00	16.00
संपदा भूमि किराया	175.92	389.42	572.74	612.40	828.91
खुले प्लॉट का किराया	63.47	86.06	90.00	90.00	90.00
रोड का किराया	2.84	1.79	6.00	6.50	6.50
इमारत का किराया	10.75	13.44	16.50	18.50	18.50
क्वार्टरों से किराया	17.74	18.42	20.00	22.00	22.00
कंटेनरों के लिए गंजारण प्रगार	7.50	8.04	8.00	8.00	8.00
विविध आय	58.99	38.45	51.01	58.02	58.02
उप जोड़	344.40	567.07	779.25	829.42	845.93
(ii) पट्टे और किराए	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
जोड़ (i)	344.40	567.07	779.25	829.42	845.93
(II)(i) प्रचालन लागत **			306.26		
(क) आवासीय क्वार्टर्स	121.28	161.70	73.26	80.59	88.64
(ख) चाय के खोखों के लिए स्थान	22.10	39.72	10.92	12.01	13.21
(ग) सामान्य सुविधाएं	19.44	20.84	9.93	10.92	12.02
(घ) प्रशासन एवं सामान्य	39.20	35.12	39.26	43.18	47.49
उप जोड़ **	202.02	247.38	133.36	146.70	161.37
(ii) मूल्यहास	25.17	32.63	35.63	39.26	40.14
(iii) एफएमआई-एफएमई	29.09	39.10	34.56	49.59	49.59
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- अनुग्रह भुगतान/पीएलबी					
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (II)	256.28	319.11	203.55	235.55	251.10
(III) अधिशेष (I-II)	88.12	247.96	575.70	593.87	594.83
			अधिशेष में परिवर्तन		
(IV) आबंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरवर्ष	169.05	234.34	268.74	284.61	313.08
(V) निवल अधिशेष (III-IV)	-80.93	13.62	316.96	309.26	281.76
			निवल अधिशेष में परिवर्तन		
(VI) ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ब्याज के पश्चात निवल अधिशेष	-80.93	13.62	316.96	309.26	281.76
(VII) लगी हुई पूंजी पर 18%/19.5% की दर पर आय	346.50	349.31	410.03	482.70	502.55
2000-01 और 2001-02 के लिए औरत					
(VII) ब्याज और आय के पश्चात निवल अधिशेष	-427.43	-335.69	-93.07	-173.44	-220.79
प्रतिशत के रूप में अधिशेष/कमी	-124.11	-59.20	-11.94	-20.91	-26.10
				-23.51	
(VIII) ब्याज और आय के पश्चात निवल अधिशेष	-427.43	-335.69	-93.07	-173.44	-220.79
डब्ल्यूआईएसएल/एबीजी से पट्टा किराया			474.00	324.00	324.00
डब्ल्यूआईएसएल/एबीजी पर घाटशुल्क अधिशेष/कमी			-567.07	-497.44	-544.79
प्रतिशत के रूप में अधिशेष/कमी			-185.77	-98.42	-104.38
2000-01 और 2001-02 के लिए औरत					-101.40

\*\* मूल्यहास के घटक को छोड़कर 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रचालन लागतों का पूर्वानुमान क्रमशः 1999-2000 (सं0380) और 2000-01 पर 10 प्रतिशत जोड़कर लगाया गया है ।

## अनुबंध—VII

मोरमुगाव पत्तन न्यास के वर्तमान दरों के मान और शर्तों के विवरण को नीचे दिए गए थोरे के अनुसार संशोधित किया गया है :—

मद सं० 1

भाग—II, खंड क

घाटशुल्क

1. बल्क कार्गो

इकाई: टन

क्रम सं०	वस्तु	आयात/निर्यात दर रुपए पैसे
34.	अन्यत्र अन्यथा विनिर्दिष्ट न की गई वस्तुएं	30.00

मद सं० 2

भाग—II, खंड क

घाटशुल्क \*

लौह अयस्क और पैलेट्स

4. बर्थ सं० 9 पर एमओएचपी द्वारा निर्यात

क्रम सं०	वस्तुओं का विवरण	आयात/निर्यात प्रति टन या उसके भाग के लिए दर रुपए पैसे
क.	लौह अयस्क	64.40
ख.	लौह-अयस्क पैलेट्स	68.89 @ 118.45 # 125.35 \$

\* 'प्रहस्तन प्रभारों' के रूप में भी कहा गया है ।

- टिप्पणी: 5
- @ (i) लौह-अयस्क पैलेट्स के प्रहस्तन के लिए प्रति टन या उसके भाग के लिए 68.89 रुपए की दर प्रत्येक वर्ष जून से अगस्त की अवधि के दौरान लगाई जाएगी ।
  - # (ii) तटीय को छोड़कर (केवल निर्यात पोतलदान के लिए) लौह अयस्क के यातायात के लिए प्रति टन या उसके भाग के लिए 118.45 रुपए की दर सितम्बर से आरंभ हो कर मई तक के किराया सत्र की अवधि के लिए लागू होगी ।
  - \$ (iii) पत्तन के माध्यम से लौह-अयस्क पैलेट्स के तटीय यातायात के लिए प्रति टन या उसके भाग के लिए 125.35 रुपए की दर सितम्बर से मई तक के किराया सत्र के दौरान लगाई जाएगी ।

टिप्पणी: 6 लौह-अयस्क के प्रारंभिक लदान और अपटॉपिंग के लिए प्रभार क्रमशः 5.40 रुपए प्रति टन और 2.70 रुपए प्रति टन की दर से पोतवणिक पोतस्वामियों से पोतवणिकों के माध्यम से एकत्र किए जाएंगे ।

(उपर्युक्त दरें दोनों पक्षों द्वारा सितम्बर, 1996 के दौरान भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के सम्मेलन सहमत शर्तों पर स्वीकार की गई थीं ।)

#### मद सं० 3

भाग—II, खंड क

घाटशुल्क

5. ब्रेक बल्क कार्गो

क्रम सं०	विवरण	दर एफओबी मूल्य पर मूल्यानुसार प्रतिशत
<u>निर्यात</u>		
7.	अनयत्र विनिर्दिष्ट न की गई मदें	0.20 दर सीआईएफ मूल्य पर मूल्यानुसार प्रतिशत
<u>आयात</u>		
4.	अनयत्र विनिर्दिष्ट न की गई मदें	0.20

#### मद सं० 4

भाग—II, खंड ख

कंटेनर यातायात

टिप्पणी :-

1. प्रयोक्ता की ओर से कोई कारण न होने पर कंटेनर के स्थानांतरण के लिए कोई स्थानांतरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा ।
2. परित्याग किए गए 'एफसीएल कंटेनरों', 'पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों' और 'पोतवणिक के स्वामित्व से भिन्न वाले कंटेनरों' के लिए भंडारण प्रभारों के वास्ते निर्धारित की गई अधिकतम समय अवधि केवल दो (2) महीने होगी ।

## मद सं० 5

भाग—II, खंड ग  
शेडों, भांडागारों और घाटों पर भंडारण प्रभार

## (क) भंडारण शेड और पारगमन शेड

क्रम सं०	विवरण	दर * रुपए
1.	बीमाकृत शेडों में कब्जे वाले शेड स्थान के लिए किराया	240/—
2.	गैर-बीमाकृत शेडों में कब्जे वाले शेड स्थान के लिए किराया	180/—
* 10 दिन या उसके भाग की अवधि के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए		

## टिप्पणी :

- (ii) (क) उपर्युक्त मद सं० 1 और 2 में उल्लिखित शेड किराया वसूल करते समय प्रत्येक पोतलदान के लिए निम्नलिखित निःशुल्क दिवस अनुमत्य होंगे । निःशुल्क दिवसों में रविवार, सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं हैं और भंडारण अवधि वस्तुओं की प्राप्ति के वास्तविक दिन अथवा स्थान के आबंटन के दिन से मानी जाती है ।

निःशुल्क दिवस :    आयात    —    03 दिन  
                                  निर्यात    07 दिन

टिप्पणी (viii) को हटाया जाता है ।

## (ख) भूमि किराया/ विलंबशुल्क

क्रम सं०	विवरण	दर रुपए
1.	विस्फोटकों और अन्य खतरनाक वस्तुओं के लिए भूमि किराया	10/—    6 से अधिक परंतु 10 दिन के लिए प्रति 50 कि०ग्रा० या उसका भाग प्रतिदिन 12/—    11 से अधिक परंतु 15 दिन के लिए प्रति 50 कि०ग्रा० या उसका भाग प्रतिदिन 16/—    15 दिन से अधिक के लिए प्रति 50 कि०ग्रा० या उसका भाग प्रतिदिन ।

## मद (ख) पर टिप्पणी

- ख. मद सं (ख) के अंतर्गत निःशुल्क दिवस 6 कार्य दिवस माने जाएंगे, जिसमें रविवार, सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं हैं और यह पोत से कार्गो पूरी तरह उतारने अथवा जिस दिन अंतिम पैकेज उतारा गया हो, उसके बाद माने जाएंगे ।

मद सं० 6

**भाग—III, खंड क**  
**संपदा किराया**  
**1. खुले प्लॉटों पर किराया**

क्रम सं०	विवरण	दर * रुपए पैसे	
(i)	माल के भंडारण के लिए प्लॉटों का किराया	84.00	मोरमुगाव हार्बर वास्को (बायना को छोड़कर), वास्को खाड़ी के सामने तट वास्को खाड़ी तक, सामान्य घाट स्तर की गिकटवर्ती भूमि ।
(ii)	— वही —	58.87	मोरमुगाव हैडलैण्ड डलान और बायना ।
(iii)	— वही —	14.87	मोरमुगाव नगरपालिका सीमा से आगे भूमि के लिए ।

\* (10 दिन या उसके भाग की अवधि के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए)

**कार्यालय भवन और अन्य संरचनाओं के लिए**  
**पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क**

क्रम सं०	विवरण	दर ** रुपए पैसे	
(i)	कार्यालय भवनों और अन्य संरचनाओं के लिए पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क	292/—	मोरमुगाव हार्बर और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर ।
(ii)	— वही —	232/—	मोरमुगाव, हैडलैण्ड डलान और बायना ।

\*\* प्रति कैलेण्डर माह या उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए ।

**टिप्पणी :**

1. आवासीय प्रयोजन, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करना होता है, हेतु संरचनाएं बनाने के लिए भूमि का प्रयोग किए जाने के मामले में सामान्य घाट स्तर पर मोरमुगाव हार्बर और वास्को में दर प्रति कैलेण्डर माह या उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए 292/—रुपए होगी ।
2. आवासीय प्रयोजन, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करना होता है, हेतु संरचनाएं बनाने के लिए भूमि का लाइसेंस दिए जाने के मामले में मोरमुगाव, हैडलैण्ड डलानों और बायना में दर प्रति कैलेण्डर माह या उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए 232/—रुपए होगी ।

II. समुद्र तट के सामने की भूमि के अधिभोग के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	दर * रुपए पैसे	
(i)	वास्को खाड़ी में लांच/बार्ज की मरम्मत करने अथवा कोई अन्य कार्य के प्रयोजनार्थ	250.00	प्रति कैलेण्डर माह या/उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए ।
(ii)	वास्को खाड़ी से आगे पत्तन सीमा तक बार्ज भवन/मरम्मत कार्यशाला या कोई उद्योग स्थापित करने के लिए	43.50	— वही —
(iii)	पत्तन की नियंत्रण सीमाओं के भीतर आने वाले क्षेत्र के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क		
	(क) वाणिज्यिक प्रयोजन हेतु	30.00	प्रति वर्गमीटर, लेकिन एक उपयोग के लिए एक बार में न्यूनतम 10,000/—रुपए
	(ख) गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन हेतु	20.00	प्रति वर्गमीटर, लेकिन एक उपयोग के लिए एक बार में न्यूनतम 2,000/—रुपए

मद सं० 7

III. मार्गाधिकार प्रभार

क्रम सं०	विवरण	दर * रुपए
(i) *	मोरमुगाव हार्बर, वास्को-डि-गामा में क्षेत्र के लिए मार्गाधिकार प्रभार	300/—
(ii)	मोरमुगाव, हैडलेण्ड इलानों और बायना में क्षेत्र के लिए मार्गाधिकार प्रभार	100/—
(iii)	मोरमुगाव नगरपालिका सीमा से आगे भूमि के लिए मार्गाधिकार प्रभार	25/—

टिप्पणी :

इस प्रयोजन हेतु क्षेत्र का परिकलन पाइपलाइन की लंबाई और चौड़ाई में कार्यस्थल के रूप में 30 (तीस) सेंटीमीटर जोड़ते हुए पाइपलाइन के बाहरी व्यास को हिसाब में लेकर किया जाए ।

\* प्रति कैलेण्डर माह या उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए ।

मद सं० 8

मोरमुगाव पत्तन न्यास के दरों के मान में सभी खंडों और शतों के विवरण में साझे तौर पर निम्नलिखित टिप्पणियाँ शामिल की जाती हैं :

1. प्रयोक्ता विलंब से किए जाने वाले भुगतानों पर 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
2. इसी प्रकार पत्तन न्यास विलंब से की जाने वाली वापसी पर 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
3. वापसी में होने वाले विलंब की गणना सेवाओं के पूरा होने अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने की तारीख से केवल 20 दिन, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी ।
4. बिल तैयार करने के प्रयोजनार्थ पूर्णांकन बिल की प्रत्येक मद के लिए न होकर, बल्कि प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के निकटतम रुपए में किया जाएगा ।

मद सं० 9

निम्नलिखित सामान्य टिप्पणी भाग—I, पोत संबद्ध प्रकार के नीचे शामिल की जाती है :—

“1,60,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक के आकार वाले पोतों पर पोत-संबद्ध प्रकारों में 25 प्रतिशत की छूट दी जाएगी । यह छूट संबंधी योजना आगे समीक्षा के अधीन 31 दिसम्बर, 2000 तक जारी रहेगी ।”

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

New Delhi, the 12th June, 2000

**No. TAMP/4/2000-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision of charges relating to cargo handling, warehousing and estate rentals, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/4/2000-MOPT****The Mormugao Port Trust (MOPT)**... **Applicant****ORDER**

(Passed on this 2nd day of June 2000 )

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) about revision of wharfage on general cargoes, containers, POL, iron ore handling charges at berth No.9 – Mechanical Ore Handling Plant (MOHP), rent on open plots, storage charges for container sheds and Warehouses, way leave charges and Railway rates.

2. The MOPT has stated that while considering the revision of tariffs it had held three rounds of discussions with representatives of the GMOEA and other port users before submitting the proposal to its Board. The Board of Trustees of the MOPT considered the proposal in its meeting held on 29 December 99 and approved it.

3. The Port had revised these charges more than three years ago; and, therefore, a further revision is overdue. Assuming a nominal inflation @ 4% per annum and assuming that the rates cannot be revised for the next three years, the Port has argued that the increase due to inflation over a six-year period works out to 24%. It has, therefore, proposed to revise the charges by 25%. The Port has also pointed out that while improving efficiency of the Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) due to various developments, the operating expenditure of the port has gone up; and, it will continue to go up considerably on account of more payments towards electricity charges, wage revision settlement, liability on arrears towards pension and gratuity and a number of developmental works being carried out by the Port.

4. The percentages of increases in major items proposed by the MOPT are as given below:

- |        |   |   |
|--------|---|---|
| (i).   | Iron ore and pellets (Exported -<br>through MOHP at berth No.9) | 25%   |
| (ii).  | General cargo and Ore (other than -<br>berth No. 9)             | 25%   |
| (iii). | Container traffic   | - Ad valorem basis with a<br>minimum of Rs. 2500/- per<br>TEU and a maximum of Rs.<br>6000/- per TEU. |

(iv).	Wharfage on POL	-	25%
(v).	Warehouse and storage	-	100%
(vi).	Railway rates	-	100%
(vii).	Estate rental rates including way leave	-	100%

5. In accordance with the procedure prescribed, the proposal of the MOPT was circulated among various users / representative bodies of users. The comments received from them are summarised below:

**The Mormugoa Stevedores' Association**

- (i). Income from cargo handling and storage, Railway working and Estate rentals do not represent proper trend of general cargo because such cargo were limited on account of suspension of railway services for conversion of rail lines from 1994 to 1998. The present trend of general cargo has increased manifold; and, this trend will continue for the coming years.
- (ii). The revision of 25% in wharfage on general cargo is on the higher side. Even in the previous revision, wharfage was quite heavy on certain cargoes and any further increase in the wharfage of low priced cargo will be a heavy burden on the raw material like coke/coal used by Steel industries.
- (iii). The projected financial deficit shown in respect of Warehousing is not correct. If a proper traffic projection is made the revision to the extent of 100% increase is not warranted.
- (iv). The increase to the extent of 100% for Railway working is not warranted as it will be an additional burden on low priced light weight cargoes like coke/coal.
- (v). The projected Estate rentals show an average deficit of 26.42%. While the income is kept constant, the expenditure has been increased. In the previous revision also this item was increased by 100%. If proper projection of cargo is taken into account, a further revision to the extent of 100% is not warranted.
- (vi). The existing pattern of charging open plot rent on the basis of calendar month or part thereof need to be changed to smaller period of 10 days or part thereof and proportionate charges to be made applicable for the actual space utilised. The present system is resulting in paying two months charges even for few days if cargo is shifted on the last day of the preceding month and cleared in the beginning of the following month.

**The Mormugao Ships Agents' Association**

- (i). General cargo activities were at a low level for the last 4-5 years due to conversion of railways. Since the conversion is now complete, the general cargo has picked up for the last 1½ years and the volume will further increase in the coming years with the steel and other industries. This will help to generate more revenue to the MOPT under various Income Heads.
- (ii). While the Port has to get return on their Capital Employed and to generate funds for development of infrastructural facilities, it is apprehended that any additional burden put on the trade at this stage may shy away some of the traffic from this port, resulting in reduction in cargo volumes and the number of ships calling to the port which in turn may have a cumulative negative effect on the port revenue.
- (iii). Availability of only two general cargo berths results invariably in demurrage on account of pre-berthing delays. An increase in the cargo related charges to the extent suggested in the proposal coupled with the rising demurrage bills will increase the landing / handling costs which may result in looking out for other viable / cheaper alternatives.

**Indian National Shipowners' Association**

- (i). Iron ore has remained the main contributor to the revenue of the MOPT. The proposed increase of 25% on cargo handling and storage which also includes iron ore appears to be on the higher side.
- (ii). The steep increase proposed for railway working and increase in wharfage charges on containers will certainly put a heavy burden on users.
- (iii). In the present context of globalisation, liberalisation and privatisation, a Port has to become competitive and user-friendly by keeping in mind the trade pattern, not only at Indian Ports but also at the International Ports in the matter of productivity and tariff structure. Minor Ports are coming up all over India in a big way. The MOPT has a nearby minor port 'Panjim Port' which is competing in iron ore shipments. The MOPT, therefore, will have to keep in mind development of such minor port while proposing increase in their rates.
- (iv). The two general cargo berths presently available at the MOPT are without any facility of cargo handling equipment such as crane, heavy lifts, etc. On the other hand import of coal, coke, steel slabs are on the increase and limited number of berth have resulted in delay in berthing. The vessels which are to be berthed have to be equipped with their own gears including grabs which increase the freight rate for providing such ships at the Mormugao Port.

- (v). Delay in berthing of vessels at these general cargo berths are resulting in the incidence of demurrage for some vessels to be paid by the cargo receivers which is again added to the cost of the general cargo being handled at the MOPT.
- (vi). There is an increase in general cargo traffic due to introduction of the broad-gauge railway. There is also increase in the export of general cargo like alumina, etc., which is coming by road by trucks. This will contribute to an increase in revenue of the MOPT.
- (vii). The MOPT will have to take the above facts into consideration if the Port has to maintain the increase of export and import. The Port may increase wherever possible the wharfage on cargoes, estate rentals and railway working to the extent which the trade can bear.
- (viii). The revision of Port charges, wharfage etc., shall be made every year or two years, if required. In the present circumstances, a proposal of the MOPT may take about 4 year being finally approved by the Authority even though the Government guidelines stipulate to revise the Port charges every three years.

#### **Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA)**

- (i). The request of the users for furnishing various data / clarifications have not been complied with by the MOPT (or vague / insufficient data / clarifications have been given) and in the absence of the same, it is very difficult to have meaningful dialogue in this regard.
- (ii). The MOPT had first proposed the increase in tariff (e.g. 18% in respect of MOHP) on the basis of average increase in total operating expenditure over the last three years. The Port users opined that such a basis is unheard, without considering the volume of business in the past as well as in the future. The MOPT has tried to justify this proposal by showing some projections for 1999-2000 to 2001-2002 keeping 1998-1999 (actuals) as the base year (i.e. 100) and giving an increase of 20% in 1999-2000, 10% in 2000-2001 and 8% in 2001-2002 in expenditures (only) cumulatively.
- (iii). It is difficult to understand wide variation in projections which occurs only when the projections are made to justify a pre-conceived increase in tariff. The management and general expenses for MOHP in 2001-02 originally projected as Rs.27.80 crores has been changed to Rs.34.50 crores now. The users objected this in the meeting held on 10 November 99. The huge difference between the projected expenditure and actuals only substantiate that the MOPT calculations are biased for increase in tariff only. Some abnormal non-recurring expenditure like dredging is being charged in the base year of 1999-2000 which should be kept out while making the projections.

- (iv). The projections do not make any rational assumptions and hence the assumed increase of 20%, 10% and 8% in expenditure for next three years is highly debatable.
- (v). The MOPT has refused to give the actuals as well as projections for all activities. It is not known what is preventing the MOPT from giving these calculations.
- (vi). During the discussion on 10 November 99 the Chairman revised the proposal for MOHP from 18% to 35% on the basis of projections for next three years. However, for other activities where on the basis of same projections the tariff will require to be revised downwards. The MOPT has not taken into account the much publicised philosophy of "what the trade can bear".
- (vii). In the proposal the increase has been changed to 25% in case of MOHP on the basis of "what the traffic can bear" which is totally subjective and devoid of any objective analysis.
- (viii). The MOPT has not replied to our query on why the tariff on transhipped cargo shall continue.
- (ix). The MOPT has not shown the components of capital employed to the users.
- (x). The MOPT can not ask the users to pay more and more when it goes on accumulating its cash balance in fixed deposit with banks.
- (xi). Since the return of 12% ( or 18%) includes interest on capital employed, the interest paid on loans needs to be added back to surplus revenue account. This is a basic flaw in all calculation of the MOPT.
- (xii). If a capital employed does not have an IRR of 18%, such investment shall not be made. In MOPT the capital investment decision seems to follow the reverse path – first decided how much to invest and where, then it is added to capital employed and then return is looked forward by tariff increase.
- (xiii). The capital employed given by the MOPT needs to include port and dock facilities for past actuals as well as future projections to see the arithmetical accuracy and efficacy of such increase envisaged in capital employed.
- (xiv). In the absence of transparency in calculations of capital employed, it is difficult to ascertain whether the MOPT has shown the average of opening and closing capital employed or simply the year end figures since in the later case, nobody can expect to earn revenue during the year.

- (xv). The comparison with other ports shall be done in all aspects and not for only showing the percentage of increase proposed.
- (xvi). In the case of vessel related charges, the TAMP had given a straight increase of 11% alongwith a scheme of ELT. It is not clear whether the MOPT is propagating ELT for cargo related charges also.
- (xvii). If the inflation is considered to be 4% per annum, by no stretch of imagination, the MOPT can ask for the cost plus concept for revising the rates now for the cost that will be incurred three years after.
- (xviii). The MOPT is assuming that demurrage at 1996 level is the normal cost element for the exporters and any benefit of reduction shall be shared with the MOPT, which is an irrational surmise.
- (xix). Inland transport, Port charges, etc., are individual elements of cost for the exporters and after seeing the overall cost only, an exporter decides to continue the business. Therefore, it is totally illogical to compare only one or two elements of cost of an exporter of Chennai and that of Mormugao. While inland transportation cost of Goa exporter is definitely cheaper than the Chennai exporter, the other costs are disproportionately higher for other factors like high mining cost, low realisation and higher proportion of lumps.
- (xx). In view of above, there is no justification for any increase of cargo related charges by the MOPT.

#### **MAERSK INDIA LIMITED**

- (i). The proposal submitted by the MOPT may be disapproved by the TAMP.
- (ii). Maersk Sealand is the only container carrier that continues to call at the MOPT. The increase in cost at the MOPT will not be beneficial to the trade in general and may well result in further diversion of cargo to other ports.
- (iii). The current low inflation and the growth in the business cycle justified reduction in interest rates. The proposal with an interest rate of 12% will definitely result in increase in tariff rate. The TAMP may consider a notional interest earning on the cash surplus generated from the operation before arriving at the increase in the cost of the services.
- (iv). While revising the tariff the port has considered the principle of "what trade can bear". However, in practice, the Port has not followed the same. The Port has agreed that the wharfage on a box rate will be Rs.5025/ TEU. However, it is not clear how the Port increased the box rate from Rs.5025/ TEU to Rs.6000/ TEU.

- (v). The Port has hired a reachstacker without consulting the users and is charging Rs.16,200/- per shift to the shipping lines. Since shipping lines cannot solely depend on this equipment, they are forced to make their own arrangements and are unwilling to hire the reachstacker. This results in under utilisation of reachstacker and the trade has to pay for the loss. In order to mitigate this loss and bring down the wharfage rate, it is suggested that the Port should discontinue this arrangement.
- (vi). The change from '*ad valorem*' to box rate has severely affected some of the customers. At the existing rates of Rs.30/- per tonne for metal, the wharfage works out to approximately Rs.600/ TEU and as per the new tariff, the wharfage works out to Rs.6000/ TEU, which shows 900% increase. At present, seafood is charged at the rate of 0.02% of the CIF value of the cargo and the average works out to Rs.600/ TEU where as in the proposed rate, as per minimum clause, the rate charged will be Rs.2500/ TEU (an increase of 317%) which is unjustified and unwarranted. This will result in diversion of cargo to other ports like Nhava Sheva where an all-inclusive handling charge is Rs.3000/ TEU. The Port may revise its cost calculations and reduce the wharfage on containers to a bare minimum limit.
- (vii). In the guidelines issued by the TAMP (Item No.38.1) it was stated that the Ports have been adopting a practice of levying charges separately on 'container' and 'containerised cargo'. Charging wharfage separately in this manner amounts to duplication and TAMP may examine the propriety of this practice and prescribe a justifiable system. The Port shall charge ground rent only on container and not on the cargo.

**M/s. Aspinwall & Company Limited**

- (i). The MOPT has proposed a box rate for wharfage includes with a minimum rate of Rs.2500/ TEU and a maximum rate of Rs.6000/TEU. A substantial proportion of cargo presently moving through the MOPT is already specified in the scale of Rates and the wharfage is charged on a per ton basis. If wharfage on these commodities are to be calculated according to the value, the same will be astronomical figures when compared to the present rate.
- (ii). Commodities already specified in the tariff schedule shall remain untouched and box rate may be fixed on par with other ports.
- (iii). The MOPT does not provide any facilities like shed, lock fast arrangements for valuable cargoes and personal effects nor any labour handling for containers or cargo including stuffing, and/or destuffing of import/export containers. All these are arranged by the shipping lines. A "quid pro quo" system will be appropriate.

6. A joint hearing in this case was held on 13 April 2000 at the MOPT. During the joint hearing the following submissions were made:

**Mormugao Port Trust**

- (i). We are democratic. We go through the Board even if it is not necessary.
- (ii). Government Guidelines stipulate a 3-year cycle for revision. Since we are doing the revision after 4 years, it is bound to involve an increase.
- (iii). Increase proposed is moderate, only 25%.
- (iv). Iron Ore (81% of the total traffic) interests are duly reckoned with.
- (v). Our performance has gone up. For example, a 1.3 lakh DWT vessel has been loaded in 30 hours which is quite remarkable.
- (vi). Berth occupancy has decreased from 73% to 59%. But traffic has increased and users have benefited.
- (vii). In 1999-2000, 146 vessels have called at berth No.9. Higher tonnage of cargo has been handled at berth No.9 and no demurrage on ship has paid by the exporters. Last year they paid a demurrage of 27 cents per tonne.
- (viii). Berth hire unit has been reduced from 24 hours to 8 hours. We have lost money on that account (Rs.49 lakhs). However, we do not mind it.
- (ix). The MOPT has entered into a contract with private power producer for quality power supply. The quality of power supply has improved. The port is paying higher rate for power purchase.
- (x). Concession given in VRC for 1.6 lakhs DWT and above is historical. This encourages bigger vessels. Let it continue. However, include it in the Scale of Rates.
- (xi). The MOPT has lost revenue on account of increase in efficiency (Rs.90 lakhs) i.e. due to faster turn around time.
- (xii). The present proposal is being made three years after the last revision; and, there will be three years in this cycle. So the total time gap is six years. Considering 4% inflation per year, the escalation will be 24%. Therefore, a 25% increase is in order.
- (xiii). Our wharfage on iron ore constitutes only 12.04% of their FOB price. How can this affect the exporters so much?
- (xiv). The price of Iron Ore has been increased by 4.65% by the Japanese purchasers. Why then can the exporters not pay?

- (xv). ELT has not been extended to general cargo berth. Their cost have therefore, not gone up.
- (xvi). If users are happy with the JNPT container charges, we can even accept them.
- (xvii). The MOPT will accept whatever TAMP decide relating to the size of the plots as well as reduction in period.
- (xviii). The rate for 'topping up' operation of iron ore is 1/10 of the normal rate.
- (xix). There is a concessional charge for Anchorage operations. After all, we do provide 'conservancy' services.
- (xx). Stevedores' Association complaint about very high percentage increase in charges for open plots is not justified. Earlier it was 'katcha' land. Now we give 'paved' land.

#### **Goa Mineral Ore Exporters' Association**

- (i). Port gives no services for Transhipment. Why should they charge tariff at all?
- (ii). There is no consistency in figures. The port is frequently changing the figures. How can we react?
- (iii). We are also not given activity wise costing.
- (iv). In capital employed, assets created for 'social obligation' shall not be brought at all.
- (v). Assets shall quickly start yielding. 'Dumb Assets' shall be discouraged.
- (vi). If efficiency increases but traffic does not increase, revenue will decline. How can the port object this?
- (vii). Is demurrage a legitimate source of Port's revenue ? Can this be a legitimate part of our cost ?
- (viii). In business every one does not gain or at least not equally. Therefore, a gainer cannot be expected to share his gains with others.
- (ix). Figures violently fluctuate when compared with actuals retrospectively. In last 3 years the port has gained Rs.17.63 crores 'super profit' which is Rs.6.63 per tonne on Iron Ore (this comes to 63% over and above the last increase).

- (x). While expenditure increases at (20%-10%-8%), even depreciation has been included in such calculations. There is a flaw in this.
- (xi). Let us go for a total revision of all tariffs simultaneously. Otherwise, allocation of cost becomes confusing.
- (xii). In the cases of assets ready to use but not yet productive, provide for gestation period, and include that in the project cost. Do not include it as 'capital employed' before traffic builds up.
- (xiii). Rate of return is 12%. Why an addition of 3% + 3% for development, etc. If depreciation is taken in cost of operations, then, why an additional 3% for replacement also?

#### **Goa Chamber of Commerce & Industry**

- (i). There are violent fluctuations in projections in the data of the MOPT. We are bewildered.
- (ii). Inflation is being extraordinarily defined. It cannot be  $6 \times 4\% = 24\%$ .
- (iii). Why discontinue the 'ad valorem' approach for containers?
- (iv). The floor (Rs.2500) and ceiling (Rs.6000) proposed for containers are too high ( the floor goes up from about Rs.1000 now to Rs.2500). This will drive away the traffic to the MBPT, which is more efficient and far cheaper.
- (v). There can be a ceiling of Rs.6000 per TEU.
- (vi). Let there be no discretion with the Chairman to fix tariff in respect of unclassified cargo. Let it be fixed at 0.1% of value.
- (vii). Empty containers are part of vessel hatch and, therefore, any charge relating to it is a VRC . How can it be included in the CRC?

#### **Mormugao Stevedores Association**

- (i). DLB charges may be revised / rationalised in view of DLB merger.
- (ii). Size and the period of licence of the plots may be reduced.

#### **MAERSK India Limited**

- (i). Interest rates are falling. Do not therefore admit 12% or 13.5% interest rate. Keep it low.
- (ii). Do not have floor rate for containers. Reduce the ceiling rate also.

- (iii). The TEU rates are very high here. Look at the MBPT and the JNPT.
- (iv). Area available for 'empties' are going down. Rate is going up. Please do something.
- (v). We have also kept a Reachstacker crane from our side, which is being used only once a week. This involves huge cost. Therefore, spare containers from this tariff. Spare the containerised cargo, in any case.

**Aspinwall & Company Ltd.**

- (i). We will be happy if JNPT rates are adopted.

**Indian National Shipowners Association**

- (i). Let revisions be annual or, at least 2 yearly.
- (ii). Two berths for general cargo is not enough. Have two more berths.

7. During the joint hearing, the MOPT agreed to furnish further information/clarification on Cost and Financial Statements. The GMOEA was allowed to give its comments on the "Capital Employed" factor considered by the MOPT in the tariff calculations. The Mormugao Stevedores Association's request to file another written submission was also acceded to. M/s MAERSK India Ltd. was given time to file another submission about container tariffs acceptable to them and the MOPT.

8. M/s. MAERSK India Ltd have submitted a proposal on box rate for container wharfage, comparing the current tariff levied and services provided by the Port at the JNPT and MOPT. They have proposed a rate of Rs.825/- for wharfage on containerised cargo in 20' container and Rs.1235/- for a 40' container. They have also pleaded that increase in wharfage and storage charges on empty containers may not be considered.

9. The Mormugao Stevedore's Association (MSA) has submitted a written submission. The MSA has proposed to change unit of charging plot rents from the existing calendar month basis to 10 day period. The MSA has also requested to rationalise the levy and other charges collected by the Cargo Handling Labour Department (CHLD) of the MOPT.

10. Subsequent to the joint hearing, the GMOEA has submitted a written submission enclosing therewith a copy of Report prepared by its Consultants, M/s S.B. Billimoria & Co. analysing the MOPT's proposal for revision of CRC at MOHP & stream loading. The GMOEA's submissions are a reiteration of its arguments advanced during the Joint Hearing.

11. Some of the important recommendations contained in the Report of M/s. S. B. Billimoria & Co. are as follows:

- (i). Return on Capital Employed shall be taken as 15% for MOPT.
- (ii). The projected increase of 11% per annum in Capital Employed for next three years needs to be reviewed in the context of no growth in the volume of cargo to be handled.
- (iii). The compounded increase of 12.5% in the expenses also needs to be reviewed.
- (iv). Capital Employed shall be determined as recommended by the TAMP i.e.,
  - the average capital employed for the year should be considered
  - It should exclude investments to meet social obligations, capital work in progress, non-operating assets, cash surpluses, investments, etc.
- (v). Tariff revision for all principal activities of the port must be synchronised.

12. The MOPT has subsequently furnished clarifications on various points relating to the cost and financial statements submitted by it earlier. The MOPT has also expressed its inability to accept the proposal of M/s. Maersk Lines and requested to consider its original proposal relating to revision of container related charges.

13. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position is seen to emerge:-

- (i). The MOPT deserves to be complimented for making a comprehensive proposal for revision of Cargo-Related Charges, Estate Rentals, and Port Railway Charges. Although there have been some gaps in the presentation of information, the MOPT has made arduous efforts to compile a good deal of information. What is significant is that the MOPT has made a sincere attempt to develop cost-centrewise data and followed the format prescribed by this Authority for submission of tariff proposals.
- (ii). This proposal of the MOPT excludes revision of Vessel-Related Charges. As pointed out by the GMOEA during the joint hearing, piecemeal proposals for revision of tariffs make allocation of costs confusing. While comprehensive proposals do give an opportunity to assess the total impact of the revision at one go, and also foreclose the opportunities for overlap of allocation of costs, it cannot be said to promote true adherence to the principle of *quid pro quo* if they do not incorporate itemised estimates. However, the cross-subsidisation element can be taken care of by a comprehensive proposal which is backed up by cost-centrewise calculations. Recently, three very good comprehensive proposals for tariff revision received from the Chennai Port Trust, the Paradip Port Trust, and the Tuticorin Port Trust have been decided. The Visakhapatnam Port Trust

has also submitted a comprehensive proposal for revision of tariffs. In this backdrop, and in view of port-users' preference for such proposals, the MOPT will be well advised to proceed in this direction while formulating tariff revision proposals in future.

The GMOEA has been airing a grievance that the port has not supplied it with activity-wise costing details. On the other hand, the port has maintained that all required information have been given to the users. As per the procedure adopted by this Authority, all information that can be shared with the users have been circulated to the users while inviting their comments on the proposal. Some information being commercially sensitive or being of only a clarificatory nature have not been circulated. As is the procedure adopted by this Authority, such details have been scrutinised by us for ensuring reliability of information and reasonableness of proposals.

- (iii). The MOPT has taken the cost of operation in the RE 1999-2000 as the base and applied a percentage hike of 20%, 10% and 8% respectively for the next three years. The Port has justified the estimates showing the expenditure on account of pay revision for the officers and staff as the main reason.

This Authority has been allowing an escalation in cost of operation to the tune of 10% per annum while considering proposals for revision of tariffs from other ports. Further, provisions for arrears of salary and wages are not allowed in the future projections of cost on the ground that such a provision for a one-time payment will introduce a permanent liability-component. Ports are, therefore, advised to meet such arrear-liabilities from out of their reserves.

The 10% escalation factor will be sufficient to absorb fully the burden prospectively. The MOPT has also not taken into account the 'efficiency increase' aspect. As is known, the Government does stipulate an annual figure in this regard in its MOUs with the Port Trusts. If such efficiency increases are also taken into account, the wage burden will further decrease making it possible for the 10% annual escalation factor to more than bridge any gap in the provision. Accordingly, in this case also, on all items of operating expenditure, except depreciation, an escalation of 10% has been allowed. The MOPT has made a provision of Rs.2.5 crores approximately towards arrears of salary and wages in the revised estimates for the year 1999-2000. The MOPT has stated that this provision is for adjustment of current year's salary and wages with reference to the anticipated pay revision. Since this provision is made to reflect the current cost of labour, this has been allowed to continue in the estimate.

One of the justifications given by the port seeking upward revision of tariff is a nominal inflation rate @ 4% per annum for a six-year period – past

three years since last revisions and following three years till next revision. The last revision of tariffs would have been done taking into account the anticipated inflation in price levels for three years. That being so, we can consider the effect of inflation prospectively and not retrospectively.

The GMOEA has objected to the concept of revising the rates now for the cost that will be incurred three years after. The objection of the GMOEA is, perhaps, misplaced. This Authority has prescribed a two-year cycle for tariff revisions and not three years as pointed out by the GMOEA. In our scrutiny, we consider the average surplus/deficit position under each of the activities for the next two years. The average surplus/deficit position forms the basis for deciding on revision of tariffs. It has to be recognised that the major ports are not geared up to alter the tariff structure every year with reference to deficit figures. That being so, revision of tariffs based on average deficit position for the next two years is found to be reasonable. This methodology is adopted by us in deciding all the tariff revision proposals.

The GMOEA has pointed out wide variations in projections made by the MOPT and also apprehended inclusion of some abnormal expenses like dredging in the base year 1999-2000. In response, the MOPT has furnished a comparative statement of budgeted and actual expenditure for the last five years and argued that its projections have never been lopsided. To a specific query made by us, the port has confirmed that dredging cost is apportioned between Port Service and Berthing Facility sub-activities only.

- (iv). In the cost statements furnished by the MOPT, the income as well as expenditure from the Cargo Handling Labour Department (CHLD) have been excluded. With the merger of the DLB with the Port Trust, the levy and other charges collected by the CHLD (erstwhile Mormugao Dock Labour Board) appear to have come under the purview of this Authority. During the joint hearing, the users also requested us to rationalise the levy charged by the CHLD. The MOPT has not proposed any increase in or rationalisation of this levy. That being so, this case need not be held up on account of this objection. This Authority will, at a later stage, enquire into the levy charged by the CHLD of MOPT.
- (v). The MOPT has projected a traffic of 18 million tonnes for the year 1999-2000 and kept the traffic level at 19 million tonnes during the years 2000-2001 and 2001-2002. As against the projected traffic of 18 million tonnes, the Port has achieved the actuals of 18.23 million tonnes for the year 1999-2000. The general cargo traffic is estimated by the Port to go down from the level of 17.80 lakh tonnes in the year 1999-2000 to 17.15 lakh tonnes during the year 2000-2001 and 2001-2002. Many of the users have questioned this estimation of the MOPT. They have pointed out that the revival of general cargo activities, which were at a low level for the past 4-5 years, with the completion of broad gauge conversion of railways will result

in higher levels of traffic. However, the port has maintained that the projections given now are followed by it for all analyses; the same projections have also been furnished by it to the Government of India; and, the estimation is done based on the past trend and users information. It has to be recognised that the gauge conversion has been done recently and it will take some time for the traffic volume to build up. That being so, we are inclined to accept the projections given by the Port.

- (vi). An incentive scheme relating to labour productivity is in operation at the MOHP; and, expenditure thereon is booked under the Cargo-Related activity. The GMOEA has objected to the practice of charging the expenditure on labour incentive scheme under CRC activity. It has contended that the incentive scheme is to ensure maximum benefits under the ELT Scheme (which is on Berth Hire) and, hence, such expenditure must be ignored for purposes of computing CRCs. When asked to clarify why the expenditure on labour incentives should not be set off against the income from the ELT Scheme, the MOPT has pointed out that the labour incentive scheme has been in vogue since 1988 whereas the ELT scheme was introduced only in November 1998.

Since the labour incentive scheme has been in vogue even before the introduction of the ELT Scheme and the corresponding expenditure on incentive payment is booked under the MOHP activity ever since its introduction, the existing system of allocation of expenditure in this regard is accepted as proposed.

In fact, it will be a better practice if income earned from the ELT Scheme is kept aside in a separate account altogether. All incremental expenditure incurred by the Port may be debited to this account so that a clear picture of the net financial gain to the port as a result of productivity improvements can emerge. The existing ELT scheme is under revision and the port will be required to implement the above suggestion along with introduction of the revised ELT Scheme.

- (vii). Iron ore loading is also done at midstream with the help of transhippers. About 5 million tonnes of iron ore are loaded through the transhippers. The special rates charged by the MOPT on transhipper operation for primary loading / topping of iron ore are not proposed by the MOPT for revision. The MOPT has clarified that the special charges are levied based on a specific agreement between the transhipper vessel owners and the port as a sequel to a judgement of the Supreme Court. However, the Port has considered the income from the topping up operations in the income projections for the general cargo handling activity. Since the expenditure to the port on account of transhipper operation is negligible, in effect, the income from topping up operation may be subsidising the other general cargo handling operations. Since the user group for MOHP and transhipper operation is the same, it will be logical to allow the surplus out of transhipper operations to subsidise the MOHP operation. Accordingly,

in our analysis, the income from uptopping/primary loading through transhippers is considered under MOHP. This approach may cause some practical accounting problems to the Port. To overcome this position, the Port must introduce a separate head of account for 'Iron Ore Handling' (which constitutes the major chunk of its operations) instead of only for the MOHP. The total income and expenditure out of iron ore handling at both the MOHP and midstream operation of transhippers may be considered together under this account. This procedure is prescribed with a view to assess the financial viability of iron handling operation for fixation of tariff for handling iron ore.

While examining the transhipper operation, another interesting point has come to light. The MOPT has stated that the transhipper vessels (4 in number) are operating in the port limits with due approval of the MOST. The transhippers charge the iron ore exporters for the services rendered in midstream topping up of vessels. These charges are fixed by the transhipper owners and are not regulated. It appears that the transhipper vessels operation come under the purview of the Section 42 of the MPT Act i.e. the port services rendered by persons other than the Port Trust under due authorisation. That being so, the charges levied by the transhippers for topping up / primary loading are to be regulated by the TAMP. However, we will examine this point in detail subsequently and do not wish to combine it with this proposal.

The GMOEA's objection to continuance of charges for transhipped ore is unreasonable. Even for Anchorage operations, port facilities are made use of. All the major ports in the country charge for such anchorage operations. Having entered into a specific agreement with the MOPT to govern the transhipper charges, in the context of a litigation before the Supreme Court, the GMOEA cannot now object to levying of such a charge.

- (viii). The Port allows a rebate on vessel-related charges on large size vessels of 1.6 lakh DWT and above. This remission is based on a decision of the Board of Trustees of MOPT. The Board Resolution does not specifically indicate whether such rebate has been allowed in exercise of the powers conferred on it under Section 53 of the MPT Act. However, this concession has been in vogue for a long period; and, as per the recent Board resolution it will continue upto 31 December 2000 subject to further review. When pointed out that such a standing remission may not be continued to be allowed by the Board for ever but shall be included in the Scale of Rates with the approval of TAMP, the MOPT has requested to approve the rebate scheme in vogue and include it in the Scale of Rates. This request is accepted.
- (ix). The present proposal of the MOPT includes revision of railway related charges also. The Authority has already clarified the position that railway charges do not fall under its jurisdiction and such charges are to be

approved by the Government as envisaged in the Major Port Trusts Act and the Indian Railways Act. The Government has no doubt indicated that henceforth railway rates shall also be regulated by this Authority. But, the Government has been requested to re-examine the issue with reference also to the relevant provisions of the Indian Railways Act. This has not yet happened. This Authority will, therefore, continue to follow the position as hitherto. However, for the purpose of overall estimation of income and expenditure projections of the port, the projections relating to the railway given by the MOPT are accepted at face value.

- (x). The proposal of the MOPT includes revision of rent on open plots, licence fee for port lands excepting those on long term leases entered into with the parties by the port and way leave charges. The Mormugao Stevedores Association (MSA) has requested that the existing pattern of charging open plot rent on the basis of calendar month or part thereof may be changed to a smaller period of 10 days or part thereof. The present system of charging on calendar month basis is resulting in paying two months' charges even for a few days if cargo is shifted on the last day of the preceding month and cleared in the beginning of the following month. The MOPT during the Joint Hearing agreed to submit to the decision of the TAMP in this regard. Since the problem posed by the Mormugao Stevedores Association is genuine, this Authority prescribes a unit of 10 days for charging open plot rental as has been done in the cases of some other ports.
- (xi). The MOPT has signed a BOOT agreement with M/s. ABG Ltd. for development of two berths. The premium collected by the Port under the BOOT scheme has been taken as income under the head "Ground Rent" in estate rentals. The port has clarified that the payment received is towards annual licence fee for the land allotted to the private operator and accordingly taken under estate rentals.

Similarly, the Port has leased waterfront and foreshore land to M/s. Western India Shipyards for operating a dry docking facility. This income has also been taken under estate rentals. In fact, the land leased to the private operator is Berth No. 1, 2, and 3 of the port. Accordingly, the income earned from the land lease should have been taken under income from Port and Dock Facilities. However, MOPT has pointed out that the Berths 1, 2, and 3 being shallow berths were not making any commercial earning (before handing over to the private operator) and were used for tying up of Port Craft like launches and tugs. The Port has also stated that these berths have fully depreciated already and no expenditure on these berths is taken under Port and Dock activity.

In both the cases, the berths and back up areas have been allotted to the private operators. It is logical to consider the income from these two cases under the Port & Dock Activity. Accordingly, the income is excluded from the Estate Rental head.

- (xii). With reference to depreciation and capital block, the MOPT has confirmed that all fully depreciated assets have been omitted from the block and only fully completed / commissioned projects are included in its calculations. The Port has allowed escalation on depreciation at the same rate as for other operating expenditure. On this being pointed out, it has revised the cost statement considering depreciation (with reference to the estimated capital block for the years 2000-01 and 2001-02) without any escalation.
- (xiii). It is the stated policy of this Authority to allow a return on capital employed equivalent to the current interest rate on the Govt. of India loan plus 6% towards the two reserves maintained for development and replacement of assets. Accordingly, in the instant case also, the return on capital employed (ROCE) of 19.5% is allowed since the current interest rate on the Government of India loans is 13.5%. As pointed out by the GMOEA, the Port has considered expenditure on payment of interest separately as well as in return on capital employed. Therefore, we have to exclude the expenditure on interest from the return on capital employed to avoid double counting of expenditure on interest payment.

The GMOEA has raised a number of objections relating to the calculation of capital employed and also about the inclusion of 'social obligation' assets and non-operative assets. It is true that the port has created various assets for purposes other than port operations. Even some of the assets created for port operations are yet to become operative. Since Port Trusts are public bodies, the burden of providing certain facilities like schools, roads, etc., inevitably falls on the Port Trusts. It may not be appropriate to penalise a Port Trust by not allowing any return on its investment in creation of such assets.

The MOPT has added certain assets like two berths for general cargo, which are yet to become operative. Besides, a huge capital expenditure has been incurred for carrying out different feasibility studies. It is reasonable to demand that these assets be excluded from the capital block for the purpose of determining the return of capital employed. As a Regulator, this Authority has no jurisdiction over investment decisions of the Port Trusts. But, this Authority is required to deal with such investment decisions taken by the ports as they have substantial bearing on fixing tariffs. This being a larger issue not only confined to the MOPT, the Authority will like to take it up with the Government of India separately. In this case, however, such assets are not excluded for the purpose of determining the return on capital employed since the investment made is a *fait accompli*. Also, such instances of non-operative assets are more under the vessel-related activities, not relevant to cargo-related charges.

- (xiv). The MOPT is incurring a huge capital expenditure towards construction of a portion of a 4 – lane road of NH standards from Verna to Mormugao. The expenditure is reportedly shared by the MOPT, Ministry of Commerce

and Ministry of Surface Transport. A sum of Rs.5 crores is found to be included in the capital block for the year 2001-02 to the extent of work anticipated to be completed by then. The Port has related this asset to the Management and General Administration head, the expenditure under which head is apportioned to all revenue generating activities.

Pointing out that movement of iron ore is totally by using inland waterways, the GMOEA objected to any apportionment to the MOHP activity any return on capital employed on construction of the road. The MOPT has replied that the ROCE on construction of four lane road is to be borne by the principal commodities handled at the port in their respective share of traffic / income / expenditure, as the case may be.

On being specifically asked to clarify, the MOPT has pointed out that the decision to construct of the road has been taken after a series of meetings held with the Government of Goa. The Government of Goa has also reportedly shown willingness to waive lease rentals payable towards 128 acres of land occupied by the MOPT at Headland in lieu of construction of this road. The MOPT has also mentioned about the willingness shown by the Chief Minister of Goa to transfer the land to the MOPT, subject to completion of road and also about a settlement under finalisation between it and the Government of Goa. The Port has also argued that construction of the road by it is in lieu of paying annual lease rental of approx Rs.6 crores to the State Government; and , the lease rental, had it been paid, would have been debited under Management and General Administration activity and subsequently distributed to all other revenue earning activities.

The transfer of land has not yet been effected by the State Government; but, the Port is confident of securing such transfer. At least, the Port is not paying lease rentals since 1971, in anticipation of a settlement. The construction of road is linked to transfer of the land. The benefit to the MOPT and its users out of this land may be manifold larger than the expenditure being incurred by the Port on construction of the road. Viewed in this perspective, inclusion in the capital block of the expenditure on construction of the road is allowed.

- (xv). Under-utilisation of the Reach Stacker hired by the MOPT and passing on the expenditure on container operators are objected to by the users. The users have pointed out that at the time of hiring the Reach Stacker, the Port did not consult them; and, since the shipping lines can not solely depend on this equipment, they are forced to make their own arrangement also.

The MOPT has pointed out that a deliberate decision to hire this Reach Stacker as a standby crane has been taken since frequent breakdowns to the only crane deployed by the containers operators is seen to be a hindrance to growth of container traffic. Since the Reach Stacker has been so far used as a standby crane, its utility is bound to be on the lower

side. The Port has added that the Reach Stacker is also put into use for handling other cargo like steel slab to increase its utilisation. The Port has, therefore, maintained that keeping a Reach Stacker as a standby, particularly when no other suitable type of cargo handling equipment is available in the container berths, is not an extravagance but a minimum requisite arrangement so that container traffic will not shy away from the Port. The MOPT also anticipates an increase in container traffic in future as a result of gauge conversion of the railway and, a consequent increase in utilisation of the Reach Stacker.

We find merit in the arguments of the MOPT; the objection of the users in this regard is, therefore, rejected. This notwithstanding, the MOPT is required to review this arrangement, with reference to the actual experience of handling containers, at the time of the next revision of rates.

- (xvi). During the joint hearing, the Goa Chamber of Commerce and Industry (GCCCI) pointed out that empty containers are part of a vessel's hatch; and, therefore, charges relating to handling of containers need to be considered under vessel-related charges.

The legal fiction that a container is an extension of a ship's hatch has emerged in the context of denominating container-handling charges in dollar terms. The present proposal of the MOPT is not for dollar-denomination of container charges. That being so, the objection of the GCCCI is, perhaps, irrelevant in this context. The issue raised by the GCCCI, however, has a significant bearing on ports where container charges are denominated in dollar terms. We are accordingly inclined to take up this point while scrutinising proposals from such ports.

- (xvii). As will be evident from the foregoing analysis, the following fundamental changes have been introduced in the cost calculations:
- (a). Expenditure (except depreciation) for the years 2000-01 and 2001-02 are projected at 10% above the corresponding figures for the year 1999-2000 (RE) and 2000-01 respectively instead of at 20% and 10% escalation as proposed by the MOPT.
  - (b). Expenditure on 'arrear' of salary/wages has not been allowed to be reckoned with.
  - (c). Income from the berths and backup land leased to M/s. Western India Shipyard Ltd. as well as the area allotted to M/s. ABG Ltd. under a concession agreement to construct two bulk cargo berths have been excluded from the Estate Rental activity and considered under vessel-related activity.
  - (d). Income from uptopping of iron ore vessels has been excluded from general cargo activity and considered under the MOHP head.

(xviii). The cost statements have been recast on this basis. The revised cost statements are attached as **Annex – I** to **Annex – VI**. As can be seen from the cost statement for the cargo handling and estate activity, there is a marginal overall average deficit of 1.96% for the years 2000-01 and 2001-02. Even though the overall deficit is marginal, the revision under individual activities has become necessary in order to contain the element of cross subsidisation.

(xix). The position in respect of the individual activities is given below:

(a). **MOHP**

An increase of 25% of handling charges at the MOHP has been proposed by the MOPT. However, the cost statement for this activity indicates an average deficit of 14.80%, even after considering the income from uptopping of vessels. The iron ore handling at the MOHP is the largest activity of the MOPT and the deficit under this activity conclusively proves that income from handling of other cargo is subsidising the iron ore handling activity at the MOHP. Accordingly, to wipe out the deficit under this activity, an increase of 15% in the handling charges of iron ore at MOHP is found to be reasonable.

(b). **General Cargo and Ores**

With the exclusion of income from uptopping of vessels, this activity has been seen to indicate an average surplus of 21.92%.

(c). **POL**

This activity is also showing a large surplus of 81.21%.

No increase in handling charges of POL and General Cargo and Ores (other than MOHP) merits approval because these activities indicate a substantial surplus situation. Ideally, the charges under these activities need to be revised downwards to eliminate cross-subsidisation. This Authority, however, is yet to take a comprehensive view on cross-subsidisation. Even though it may not be possible to eliminate the cross-subsidisation at one go, it has been the consistent approach of the Authority to disallow any further increase in cross-subsidisation. This approach has been followed in the case of POL handling at the Paradip Port Trust and POL and Container Handling at the Chennai Port Trust.

(d). **Warehousing**

This activity shows a large deficit of 1645%! Low level of tariff as well as under-utilisation of the capacity available contribute to the deficit of such an order. The MOPT has proposed to increase the warehousing rental by 100%. The proposal of MOPT in this regard is approved. It has to be recognised that this activity, even after revision of tariffs by 100%, will suffer a deficit of about 772%. As any increase in excess of 100% at one go will cast a very heavy burden on the users, the increase is deliberately limited to 100%.

(e). **Estate rental**

An increase of 100%, as proposed by the MOPT is approved in estate rentals. As proposed by the MOPT, this increase will be

limited to the license fee for foreshore land, rent on open plot, shed rent, storage charges for containers and estate rent, and ground rent (excluding the licence/lease governed by Special Agreements as in the cases of M/s. Western India Shipyard Limited and M/s. ABG Limited).

- (xx). In the light of the above discussion, the increases in tariffs, item-wise, approved by this Authority vis-à-vis the increases proposed by the MOPT, are given below:

Sl. No.	Item	Approved by the Authority	Proposed By the MOPT
(a).	Handling charges of Iron Ore at the MOHP	15%	25%
(b).	General Cargo and Ore	No increase	25%
(c).	Container Handling	No change	Ad valorem basis with a minimum of Rs.2,500/- per TEU and a maximum of Rs.6,000/- per TEU.
(d).	Wharfage on POL	No increase	25%
(e).	Warehousing and Storage	100%	100%
(f).	Estate Rental	100% (excluding the cases governed by special agreements)	100%

With the above increases approved, the activities 'Cargo Handling', 'Storage', and 'Estate Rentals' taken together will show an average surplus of 11.17% for the years 2000-01 and 2001-02.

- (xxi). The MOPT has also proposed a modification in the slabs of 'free days'. It is proposed to reduce the 'free days' from 6 to 3 for 'imports' and from 30 to 7 for 'exports'. This change is in line with the structure adopted in the other port trusts. Significantly, at the joint hearing or in the written submissions, no user has raised any objection to this change. That being so, notwithstanding the decision about not making any changes in the tariffs relating to the general cargo handling activity, the change proposed is approved under head 'Warehousing'.

- (xxii). Some other major issues relevant to this case are discussed below:-

- (a). As pointed out earlier in this note, the charges for primary loading/uptopping of iron ore at midstream are levied in terms of a specific agreement between the transhipper vessel owners and the Port at the instance of the Supreme Court. These charges are not included in the Scale of Rates of the MOPT. Even though these charges are not proposed to be increased, it will be appropriate to include them in the Scale of Rates of the port. And, it will be in order to advise the port to seek this Authority's approval for revisions of this rate in future.

- (b). The Port has proposed to increase the container handling charges and also rationalise such charges by introducing the box rate. Since no increase is allowed in the general cargo activity, the container handling charges will not undergo any upward revision.

In the joint hearing, the main container operator in the port, M/s. Maersk India Limited, and the MOPT agreed to evolve a mutually acceptable proposal for container tariffs. However, such a consensus has not emerged apparently because of unanticipated differences of opinion between them. The port may initiate action to consult the users and formulate a proposal for rationalisation of container tariffs. As has been pointed out by users, the shift from weight-based rates to value-based rates results in a steep hike of charge per TEU in respect of some commodities. Recently, in a proposal relating to rationalisation of the Scale of Rates, the Mumbai Port Trust adopted a method of calculating consolidated wharfage on cargo inside transshipment containers by considering the average wharfage on such commodities. The MOPT is also advised to examine possible adoption of this method to work out a box-rate without resorting to the *ad valorem* approach. Similarly, the Port may also consider the points raised by the users about not charging ground rent on both containers and containerised cargo.

The existing container handling charges will continue till such time the Port, in consultation with users, brings up a separate proposal for rationalisation of container handling charges.

- (c). The existing wharfage schedule for break bulk cargo stipulates *ad valorem* charges subject to a minimum of 0.10% and a maximum of 0.40% as decided by the Chairman of the MOPT, in the cases of cargo not specified elsewhere. The GCCI has objected to this discretionary power of the Chairman (MOPT).

This Authority in a case relating to the Chennai Port Trust has dealt with charging of unspecified cargo. The Customs follow a harmonious system of nomenclature for purposes of classification of cargo. There can be no objection for a Port Trust to adopt the same system of classification. A Port Trust can always have a set of tariffs relevant to its position. But, the cargo classification need not be arbitrary or discordant; it shall be harmonious. This will be a major exercise that this Authority will have to take commonly for all the major ports. In the meanwhile, the current practice may have to continue. Only, we require the MOPT to take the help of the Customs classification in cases of ambiguities; and, only as a last resort, charge cargo under the reserve head of 'cargo not specified/ classified elsewhere'.

Similarly, no discretionary power to apply the Scale of Rates can be vested in any of the functionaries of the Port Trust. The Scale of Rates shall be specific and clear. Wherever such discretionary powers are allowed in the Scale of Rates of the MOPT, it is amended to the extent of making it specific.

The wharfage on unclassified items on break bulk cargo ranges from 0.1% to 0.4% of their value, as to be decided by the Chairman of the MOPT. With the withdrawal of the discretionary powers of the Chairman of the MOPT, it will become necessary to prescribe a fixed rate. Accordingly, an *ad valorem* rate of 0.20% for such cargo is fixed. In case of imports, the CIF value, and in the case of exports, the FOB value will be considered for levying this charge as is normally done at most other ports. If these amendments are seen to cause any undue hardship, the MOPT can come up with a separate proposal for revision of these rates.

- (d). The Authority is separately considering a proposal from the Tuticorin Port Trust for amendments of conditionalities governing 'free period' for demurrage/ground rent. It is necessary for standardisation of the 'cut off' time for calculation of free period. The Authority is inclined to prescribe a uniform approach on this subject for common adoption by all the major ports. Until then, the existing practice being followed in the port is allowed to be continued.
- (e). In the context of the tariff revisions in other ports, this Authority has been passing orders to introduce a number of changes which we have described as 'good practices'. Some of such changes relating to cargo handling activity are listed below:
  - (i). There will be no separate wharfage on shut out cargo.
  - (ii). For purposes of billing, rounding off will be to the nearest rupee on the grand total of each bill and not on each item in the bill.
  - (iii). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to the users.
  - (iv). For purposes of calculation of free time, Sundays, Custom's notified holidays and port's non-operating days shall be excluded.
  - (v). There shall be harmony between the systems adopted by the Port Trust and the Custom authorities for classification of cargo.
  - (vi). Categorisation of unclassified cargo as hazardous will be done strictly in accordance with the IMDG code.

We prescribe these principles for adoption at the MOPT also.

- (f). This Authority has separately issued orders for uniform adoption by all the major port trusts on the following subjects relating to cargo handling activity:
- (i). Prescribing a maximum time limit of two months for levy of storage charges for abandoned FCL containers, shipper owned containers and 'other than shipper owned containers'.
  - (ii). Levy of penal interest on delayed payments by users as well as on delayed refunds by the port trust.

Even though these Orders are already in force in all the major port trusts including the MOPT, we reiterate these Orders to ensure their incorporation in the revised Scale of Rates of the MOPT.

- (g). In addition to the above-mentioned orders for uniform adoption by all the major ports, the Authority has also passed an Order prescribing a limit of 20 tonnes for heavy lift; limiting such charges to 50% of heavy lift charges when packages are handled by ship's own derrick; and, listing the circumstances under which heavy lift charges are not leviable. The system prescribed in the Order is to come into operation only if a Port Trust is to introduce 'heavy lift' arrangement; it will not apply to a Port Trust where such special arrangement is not in vogue.

The MOPT does not at present levy heavy lift charges separately. However, if the MOPT desires to introduce the system of 'heavy lift' separately, it will have to adopt the approach prescribed by this Authority in this regard.

14. With reference to the decisions given in the foregoing paragraphs, the relevant sections of the Scale of Rates of the MOPT are amended. The amended Scale of Rates is attached as **Annex – VII**.

15. This Order shall come into effect immediately after its notification in the Gazette of India.

S SATHYAM, Chairman  
[Advt/III/IV/Exty/143/2000]

**MORMUGAO PORT TRUST****STATEMENT SHOWING INCOME AND EXPENDITURE FROM CARGO HANDLING & ESTATE  
ACTIVITIES FROM 1997-98 TO 2001-02**

(Rs. in Crores)								
	1997-98	1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02	% of	2000-01	2001-02
Traffic (MILLION TONNES)	21.18	18.02	18.00	19.00	19.00	increase	With	Change
<b>(I) OPERATING INCOME</b>								
A) Cargo Handling And Storage Charges								
(i) MOHP	59.64	53.70	54.78	62.89	62.89	15%	71.85	71.85
(ii) General Cargo	10.63	10.27	9.62	10.45	10.45	-	10.45	10.45
(iii) POL	10.40	9.13	9.40	10.89	10.89	-	10.89	10.89
(iv) Warehousing	0.16	0.18	0.20	0.24	0.24	100%	0.48	0.48
B) Estate Rentals	3.45	5.67	3.05	5.05	5.22	100%	9.10	9.27
<b>Total (I)</b>	<b>84.28</b>	<b>78.95</b>	<b>77.05</b>	<b>89.52</b>	<b>89.69</b>		<b>102.77</b>	<b>102.94</b>
<b>(II) OPERATING EXPENDITURE</b>								
i) Cargo Handling And Storage	36.26	35.70	36.70	40.81	44.63		40.81	44.63
iv) Rentable Lands And Buildings	2.27	2.80	1.75	1.92	2.08		1.92	2.08
v) Management & General Administration	20.90	28.14	25.28	27.78	30.56		27.78	30.56
<b>Total (II)</b>	<b>59.43</b>	<b>64.64</b>	<b>63.71</b>	<b>70.51</b>	<b>77.27</b>		<b>70.51</b>	<b>77.27</b>
<b>(III) OPERATING SURPLUS</b>	<b>24.85</b>	<b>14.31</b>	<b>13.34</b>	<b>19.01</b>	<b>12.42</b>		<b>32.26</b>	<b>25.67</b>
ADD: F & M Income - F & M Exp	5.19	3.89	-1.04	-1.24	-1.37		-1.24	-1.37
<b>IV) NET SURPLUS</b>	<b>30.04</b>	<b>18.20</b>	<b>12.30</b>	<b>17.77</b>	<b>11.05</b>		<b>31.02</b>	<b>24.30</b>
Capital Employed	66.13	63.35	71.07	81.95	83.91		81.95	83.91
	18%	18%	19.50%	19.50%	19.50%		19.50%	19.50%
V) Return on Capital Employed	11.90	11.40	13.86	15.98	16.36		15.98	16.36
VI) Interest on loan	1.56	1.28	0.98	0.70	0.46		0.70	0.46
VII) Balance (V - VI)	10.34	10.14	12.88	15.28	15.90		15.28	15.90
VIII) Surplus / Shortfall (IV - V I - VII)	18.14	6.80	-1.56	1.79	-5.31		15.04	7.94
Surplus/Shortfall - % of Op. Income	21.52	8.81	-2.02	2.00	-5.92		14.64	7.71
Average of 2000-01 & 2001-02					-1.96			11.17
<b>NOTE:- FMI excludes interest on Provident/Pension Fund and Fixed Deposits &amp; Cash Balances</b> <b>FME excludes interest on Provident Fund Balances and interest paid on Govt. Loan</b>								

## Annex - II

**MARMUGAO PORT TRUST**  
**FORM III**

**A. Cost Statement for Service/Facility MOHP\_ (In Lakh Rs.)**

	1997-98	1998-99	1999-2000	Without Change 2000-01 2001-02	
<b>I) Operating Income</b>					
i) Handling charges	5551.16	5127.79	5208.00	5975.20	5975.20
ii) Surcharge on plot turnover retained	15.53	28.21	20.00	25.00	25.00
Sub total	5566.69	5156.00	5228.00	6000.20	6000.20
				Increase	
iii) Leases and Rentals					
<b>Total (I)</b>	<b>5566.69</b>	<b>5156.00</b>	<b>5228.00</b>	<b>6000.20</b>	<b>6000.20</b>
<b>II) Operating Cost **</b>					
a) Ore handling facilities	1872.80	1506.33	1290.16	1419.18	1561.09
b) Electrical Install. & Equip.	43.86	64.04	114.34	125.77	138.35
c) Berthing facilities	23.58	32.53	28.49	31.34	34.47
d) Ancillary facilities	24.67	19.42	34.58	38.04	41.84
e) General facilities	13.23	20.84	12.94	14.23	15.66
f) Operational expenses	463.78	514.57	536.61	590.27	649.30
g) Electrical Energy charges	493.58	618.16	759.20	835.12	918.63
h) Admn. & Genral.	79.68	60.20	65.29	71.82	79.00
i) New minor works	1.76	2.35	2.85	3.14	3.45
j) Incentive Payments	114.08	119.44	140.00	154.00	169.40
Sub total **	3130.98	2957.88	2984.48	3282.91	3611.20
ii) Depreciation	90.77	90.77	115.04	166.30	165.37
iii) FMI-FME	276.28	375.15	526.37	676.70	676.70
- Retirement benefits - Ex-gratia payment/PLB - Performance Reward.	Amounts included in Item No.iii FMI - FME				
<b>Total (II)</b>	<b>3498.03</b>	<b>3423.80</b>	<b>3625.87</b>	<b>4125.91</b>	<b>4453.27</b>
<b>III) Surplus (I-II)</b>	<b>2068.66</b>	<b>1732.20</b>	<b>1602.13</b>	<b>1874.29</b>	<b>1546.93</b>
			Change in Surplus		
IV) Allocated Management & General Overheads	1484.94	1799.50	2126.34	2338.97	2572.87
V) Net Surplus (III-IV)	583.72	-67.30	-524.21	-464.68	-1025.94
			Change in Net Surplus		
VI) Interest on Loans	156.45	126.35	98.20	70.73	46.39
Net surplus after interest	427.27	-193.65	-622.41	-535.41	-1072.33
VII) Return on Capital Employed @ 18%/19.5%	168.45	170.20	244.98	390.74	440.71
VIII) Net Surplus after Interest & Return	258.82	-363.85	-867.39	-926.15	-1513.04
Surplus/Shortfall as % Average for 2000-01 & 2001-02	4.65	-7.06	-16.59	-15.44	-25.22
				-20.33	
Charges for Uptopping	396.85	214.12	250.00	289.00	289.00
Net Surplus after Interest & Return (With Uptopping Charges)	655.67	-149.73	-617.39	-637.15	-1224.04
% Surplus/Shortfall	10.99	-2.79	-11.27	-10.13	-19.46
Average for 2000-01 & 2001-02					-14.80

\*\* Operating costs for 2000-01 and 01-02 are projected at +10% on 1999-2000 & 2000-01, except Depreciation.

**Annex - III****MARMUGAO PORT TRUST  
FORM III****A. Cost Statement for Service/Facility General Cargo & Ores (in Lakh Rs.)**

	1997-98	1998-99	1999-2000	Without Change 2000-01 2001-02	
<b>I) Operating Income</b>					
<b>i) Wharfage on Gen.Cargo &amp; Ores</b>	944.41	874.60	796.95	852.02	852.02
ii) Wharfage on containers	93.07	131.62	142.00	167.75	167.75
iii) Wharfage on phos. Acid	133.93	99.99	120.00	132.00	132.00
iv) Charges for topping up vessels	396.85	214.12	250.00	289.00	289.00
v) Miscellaneous	25.78	20.48	23.65	25.20	25.20
Sub total	1594.04	1340.81	1332.60	1465.97	1465.97
	<b>Increase</b>				
<b>III) Leases and Rentals</b>	NII	NII	NII	NII	NII
<b>Total (I)</b>	<b>1594.04</b>	<b>1340.81</b>	<b>1332.60</b>	<b>1465.97</b>	<b>1465.97</b>
<b>II) Operating Cost **</b>					
a) Hammillage labour	12.25	0.08	26.86	29.55	32.50
b) Control & Supervision of cargo sheds, staff	106.53	137.94	235.83	259.41	285.35
c) Operation & Maint. of mobile crane, Forklifts	25.42	33.75	31.58	34.74	38.21
d) Expen. on sheds & Wharves	113.11	161.64	112.05	123.26	135.58
e) Admn. & General	33.01	49.19	53.43	58.77	64.65
Sub total **	290.32	382.60	459.75	505.73	556.30
v) Depreciation	22.49	23.41	29.91	35.59	34.28
<b>III) FMI-FME</b>	-31.08	9.41	40.51	62.89	62.89
- Retirement benefits	Amounts included in item No.III FMI - FME				
- Ex-gratia payment/PLB					
- Performance Reward					
<b>Total (II)</b>	<b>281.73</b>	<b>415.42</b>	<b>530.17</b>	<b>604.21</b>	<b>653.47</b>
<b>III) Surplus (I-II)</b>	<b>1312.31</b>	<b>925.39</b>	<b>802.43</b>	<b>861.77</b>	<b>812.50</b>
			<b>Change in Surplus</b>		
<b>IV) Allocated Management &amp; General Overheads</b>	69.73	87.24	112.73	124.00	136.40
<b>V) Net Surplus (III-IV)</b>	<b>1242.58</b>	<b>838.15</b>	<b>689.70</b>	<b>737.76</b>	<b>676.10</b>
			<b>Change in Net Surplus</b>		
<b>VI) Interest on Loans</b>					
<b>Net surplus after interest</b>	<b>1242.58</b>	<b>838.15</b>	<b>689.70</b>	<b>737.76</b>	<b>676.10</b>
<b>VII) Return on Capital Employed @18%/19.5%</b>	122.58	114.08	133.75	160.80	159.14
<b>VIII) Net Surplus after Interest &amp; Return</b>	<b>1120.00</b>	<b>724.07</b>	<b>555.95</b>	<b>576.97</b>	<b>516.96</b>
<b>Surplus/Shortfall as % Average for 2000-01 &amp; 2001-02</b>	<b>70.26</b>	<b>54.00</b>	<b>41.72</b>	<b>39.36</b>	<b>35.26</b>
				<b>37.31</b>	
Surplus after Int & Return as above without charges for Uptopping	723.15	509.95	305.95	287.97	227.96
<b>Surplus as above as % Average for 2000-01 &amp; 2001-02</b>	<b>60.40</b>	<b>45.26</b>	<b>28.26</b>	<b>24.47</b>	<b>19.37</b>
				<b>21.92</b>	

\*\* Operating costs for 2000-01 and 2001-02 are projected at +10% and +10% on 1999-2000 (RE) and 2000-01 respectively except the element of depreciation.

## Annex - IV

MORMUGAO PORT TRUST  
FORM IIIA. Cost Statement for Service/Facility POL (in Lakh Rs.)

	1997-98	1998-99	1999-2000	Without Change	
				2000-01	2001-02
<b>I) Operating Income</b>					
i) Wharfage on P.O.L	906.38	813.22	819.90	956.89	956.89
Sub total	906.38	813.22	819.90	956.89	956.89
				Increase	
iii) Leases and Rentals	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
<b>Total (I)</b>	<b>906.38</b>	<b>813.22</b>	<b>819.90</b>	<b>956.89</b>	<b>956.89</b>
<b>II) Operating Cost **</b>					
a) Direct labour	8.33	5.89	3.10	3.41	3.75
b) Fire fighting	46.22	55.43	61.86	68.05	74.85
c) Adm. & Gen	2.18	1.77	1.18	1.30	1.43
Sub Total **	56.73	63.09	66.14	72.75	80.03
v) Depreciation	4.04	3.77	3.94	8.28	8.09
iii) FMI-FME	-33.44	-18.36	-10.28	3.79	3.79
- Retirement benefits - Ex-gratia payment/PLB - Performance Reward	Amounts included in item No.iii FMI - FME				
<b>Total (II)</b>	<b>27.33</b>	<b>48.50</b>	<b>59.80</b>	<b>84.82</b>	<b>91.91</b>
<b>III) Surplus (I-II)</b>	<b>879.05</b>	<b>764.72</b>	<b>760.10</b>	<b>872.07</b>	<b>864.98</b>
			Change in Surplus		
IV) Allocated Management & General Overheads	18.58	22.77	22.94	25.23	27.76
V) Net Surplus (III-IV)	860.47	741.95	737.16	846.83	837.22
			Change in Net Surplus		
VI) Interest on Loans					
Net surplus after interest	860.47	741.95	737.16	846.83	837.22
VII) Return on Capital Employed @ 18%/19.5%	49.68	47.88	47.44	64.35	65.52
<b>VIII) Net Surplus after Interest &amp; Return</b>	<b>810.79</b>	<b>694.07</b>	<b>689.72</b>	<b>782.48</b>	<b>771.70</b>
Surplus/Shortfall as%	89.45	85.35	84.12	81.77	80.65
Average for 2000-01 & 2001-02				81.21	

\*\* Operating costs for 2000-01 and 2001-02 are projected at +10% and +10% on 1999-2000 (RE) & 2000-01 respectively except the element of depreciation.

**MORMUGAO PORT TRUST  
FORM III**

**A. Cost Statement for Service/Facility Warehousing (In Lakh Rs.)**

	1997-98	1998-99	1999-2000	Without Change		With Change	
				2000-01	2001-02	2000-01	2001-02
<b>I) Operating Income</b>							
i) Rent for storage of	15.83	18.42	20.00	24.20	24.20	48.40	48.40
Subtotal	15.83	18.42	20.00	24.20	24.20	48.40	48.40
					Increase	28.40	28.40
iii) Leases and Rentals	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Total (I)	15.83	18.42	20.00	24.20	24.20	48.40	48.40
<b>II) Operating Cost **</b>							
a) Expen. of Warehouses	18.68	14.74	0.30	0.33	0.36	0.33	0.36
b) Admn. & General Cost	4.47	4.26	0.11	0.12	0.13	0.12	0.13
Sub total **	23.15	19.00	0.41	0.45	0.50	0.45	0.50
v) Depreciation	7.01	29.60	31.17	32.18	32.18	32.18	32.18
iii) FMI-FME	3.77	5.92	3.98	4.39	4.39	4.39	4.39
- Retirement benefits - Ex-gratia payment/PLB - Performance Reward.	Amounts included in item No.iii FMI - FME						
Total (II)	33.93	54.52	35.56	37.02	37.07	37.02	37.07
<b>III) Surplus (I-II)</b>	-18.10	-36.10	-15.56	-12.82	-12.87	11.38	11.33
			Change in Surplus			26.94	26.89
IV) Allocated Management & General Overheads	9.38	8.62	4.87	5.36	5.89	5.36	5.89
V) Net Surplus (III-IV)	-27.48	-44.72	-20.43	-18.18	-18.76	6.02	5.44
			Change in Net Surplus			26.45	25.87
VI) Interest on Loans	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
Net surplus after interest	-27.48	-44.72	-20.43	-18.18	-18.76	6.02	5.44
VII) Return on Capital Employed @ 18%/19.5%	346.68	332.48	344.79	377.17	382.30	377.17	382.30
<b>VIII) Net Surplus after Interest &amp; Return</b>	-374.16	-377.20	-365.22	-395.34	-401.05	-371.14	-376.85
Surplus/Shortfall as %	-2363.61	-2047.79	-1826.12	-1633.65	-1657.25	-766.82	-778.62
Average for 2000-01 & 2001-02				-1645.45		-772.72	

**\*\* Operating costs for 2000-01 and 2001-02 are projected at 10% on 1999-2000( RE) and 2000-01 respectively except the element of depreciation.**

## Annex-VI

MARMUGAO PORT TRUST  
FORM IIIA. Cost Statement for Service/Facility **ESTATE RENTALS** (in Lakh Rs.)

	1997-98	1998-99	1999-2000	Without Change 2000-01 2001-02	
<b>I) Operating Income</b>					
Licence fees- Foreshore land	9.19	13.45	15.00	16.00	16.00
Estate ground rent	175.92	389.42	572.74	612.40	628.91
Rent on Open Plot	63.47	86.06	90.00	90.00	90.00
Shed Rent	2.84	1.79	6.00	6.50	6.50
Building Rent	10.75	13.44	18.50	18.50	18.50
Rent from Quarters	17.74	18.42	20.00	22.00	22.00
Storage charges for Containers	7.50	8.04	8.00	8.00	8.00
Miscellaneous Income	56.99	36.45	51.01	56.02	56.02
Sub total	344.40	567.07	779.25	829.42	845.93
					Increase
<b>iv) Leases and Rentals</b>	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
<b>Total (I)</b>	<b>344.40</b>	<b>567.07</b>	<b>779.25</b>	<b>829.42</b>	<b>845.93</b>
<b>II) Operating Cost **</b>			305.25		
a) Residential Quarters	121.28	151.70	73.26	80.59	88.64
b) Accom. For tea stalls	22.10	39.72	10.92	12.01	13.21
c) General facilities	19.44	20.84	9.93	10.92	12.02
d) Admn. & Gen.	39.20	35.12	39.25	43.18	47.49
Sub total **	202.02	247.38	133.36	146.70	161.37
v) Depreciation	25.17	32.63	35.63	39.26	40.14
iii) FMI-FME	29.09	39.10	34.56	49.59	49.59
- Retirement benefits - Ex-gratia payment/PLB - Performance Reward.	Amounts included in Item No. iii FMI-FME				
<b>Total (II)</b>	<b>256.28</b>	<b>319.11</b>	<b>203.55</b>	<b>235.55</b>	<b>251.10</b>
<b>III) Surplus (I-II)</b>	<b>88.12</b>	<b>247.96</b>	<b>575.70</b>	<b>593.87</b>	<b>594.83</b>
			Change in Surplus		
<b>IV) Allocated Management &amp; General Overheads</b>	169.05	234.34	258.74	284.61	313.08
<b>V) Net Surplus (III-IV)</b>	-80.93	13.62	316.96	309.26	281.76
			Change in Net Surplus		
<b>VI) Interest on Loans</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Net surplus after interest</b>	-80.93	13.62	316.96	309.26	281.76
<b>VII) Return on Capital Employed @18%/19.5%</b>	346.50	349.31	410.03	482.70	502.55
<b>VIII) Net Surplus after Interest &amp; Return</b>	-427.43	-335.69	-93.07	-173.44	-220.79
<b>Surplus/Shortfall as % Average for 2000-01 &amp; 2001-02</b>	-124.11	-59.20	-11.94	-20.91	-26.10
				-23.51	
<b>VIII) Net Surplus after Interest &amp; Return</b>	-427.43	-335.69	-93.07	-173.44	-220.79
lease rent from WISL/ABG			474.00	324.00	324.00
Surplus/Deficit w/o WISL/ABG			-567.07	-497.44	-544.79
<b>Surplus/Deficit as % Average of 2000-01 &amp; 2001-02</b>			-185.77	-88.42	-104.38
					-101.40

\*\* Operating costs for 2000-01 and 2001-02 are projected at 10% on 1999-2000 (RE) and 2000-01 respectively except the element of depreciation.

**Annex – VII**

The existing Scale of Rates and statement of conditions of the Mormugao Port Trust are amended to the extent detailed below:

**Item No.1**

**PART – II SECTION-A.  
WHARFAGE  
1. BULK CARGOES**

Sr. No.	Commodity	UNIT : TONNE
		Import/Export Rate Rs. Ps.
34.	GOODS NOT OTHERWISE SPECIFIED ELSWHERE	30.00

**Item No.2**

**PART – II, SECTION-A.  
WHARFAGE\*  
IRON ORES AND PELLETS  
4. Exported through MOHP at Berth No.9**

Sr. No.	Description of goods	Import/ Export Rate per tonne or part thereof Rs. Ps.
A.	Iron Ore	64.40
B.	Iron Ore Pellets	68.89 @ 118.45 # 125.35 \$

\* ALSO TERMED AS 'HANDLING CHARGES'

**Note: 5** @ I) **Rs.68.89** per tonne or part thereof shall be leviable during the period June to August each year for handling Iron Ore pellets.  
# II) **Rs.118.45** per tonne or part thereof shall be leviable during the period fair season beginning from Sept. to May for traffic of Iron ore pellets other than Coastal (for export shipment only).

\$ III) **Rs.125.35** per tonne or part thereof shall be leviable during the fairseason, beginning from September to May for coastal traffic of iron ore pellets through the Port.

**Note: 6** The charges for primary loading and uptooping of iron ore through transhippers shall be collected from the transhipper vessel owners @ **Rs.5.40** per tonne and **Rs.2.70** per tonne respectively.

(The above rates were agreed upon by both the parties through consent terms before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996.)

### **Item No.3**

#### **PART – II, SECTION – A WHARFAGE 5. BREAK BULK CARGOES**

Sr. No.	Description	Rate Advalorem % on FOB value
<b><u>EXPORTS:</u></b>		
7.	Items not specified elsewhere	0.20
		Rate Advalorem % on CIF value
<b><u>IMPORTS:</u></b>		
4.	Items not specified elsewhere	0.20

### **Item No.4**

#### **PART – II, SECTION – B CONTAINER TRAFFIC**

#### **NOTE:**

1. There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to the users.
2. Maximum time limit prescribed for storage charges for abandoned 'FCL containers', 'Shipper owned containers' and 'Other than shipper owned containers' will be two (2) months only.

**Item No.5**

**PART – II, SECTION – C**  
**STORAGE CHARGES AT SHEDS, WAREHOUSES AND**  
**WHARVES.**

**(A) STORAGE SHEDS AND TRANSIT SHEDS**

Sr. No.	Description	Rate * Rs.
1.	Rent for shed space occupied in Insured sheds.	240/-
2.	Rent for shed space occupied in non-Insured sheds.	180/-

\* PER 10 M<sup>2</sup> OR PART THEREOF FOR A PERIOD OF 10 DAYS OR PART THEREOF.

**NOTE :**

- ii. a) Following free days allowed while charging shed rent as mentioned at Items 1 and 2 above for each shipment. The free days exclude Sundays, Customs notified holidays and Port's non-operating days and period of storage is reckoned from the actual day of receipt of goods or day of allotment of space.

Free days :      Import - 03 days  
                              Export - 07 days

NOTE (viii) is deleted.

**(B) GROUND RENT / DEMURRAGE**

Sr. No.	Description	Rate Rs.
1.	Ground rent for explosives or other dangerous goods.	10/- Over 6 to 10 days per 50 kgs. or part thereof per day. 12/- Over 11 to 15 days per 50 kgs. or part thereof per day. 16/- Beyond 15 days per 50 kgs. or part thereof per day.

**NOTE TO ITEM (B).**

- b. Free days under Item (B) shall be reckoned as 6 working days excluding Sundays, Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.

**Item No.6**

**PART – III, SECTION – A**  
**ESTATE RENTALS**  
**I. RENT ON OPEN PLOTS**

Sr. No.	Description	Rate* Rs. Ps.	
I.	Rent on plots for storing merchandise.	84.00	At Mormugao harbour Vasco (excluding Balna), Vasco bay foreshore continuous to Vasco Bay, land adjacent thereto at general Wharf level.
II.	- do -	58.67	At Mormugao Headland slopes and Balna.
III.	- do -	14.67	For land beyond Mormugao Municipal limits.

\* (RATE PER 10 M<sup>2</sup> OR PART THEREOF FOR A PERIOD OF 10 DAYS OR PART THEREOF)

**LICENCE FEE ON PORT LAND FOR OFFICE BUILDING  
AND OTHER STRUCTURES**

Sr. No.	Description	Rate** Rs.	
(I).	Licence fee on Port land for maintaining office bldgs. and other structures.	292/-	At Mormugao Harbour and Vasco at general Wharf level.
(II).	- do -	232/-	Mormugao, Headland Slopes and Balna.

\*\*RATE PER 10 M<sup>2</sup> OR PART THEREOF PER CALENDAR MONTH OR PART THEREOF.

**NOTE:**

1. In case the land is used for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao Harbour (MRH) and Vasco at general Wharf level – Rs. 292/- per 10 sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.
2. In case the land is licensed for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao, Headland slopes and Balna – Rs.232/- per 10 sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.

**II - CHARGES FOR OCCUPATION OF FORESHORE LAND**

Sr. No.	Description	Rate Rs. Ps	
I.	For the purpose of carrying out launch/barge repairs or any other industry at Vasco bay.	250.00	Per 10sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.
II.	For locating barge building/repair workshop or any other industry beyond Vasco Bay upto the Port limits.	43.50	- do -
III.	Licence fee for utilisation of the area falling within the regulatory limits of the Port.		
	a) For commercial purpose.	30.00	Per sq.m. subject to minimum of Rs.10,000/- once in respect of one utilisation.
	b) For non-commercial purpose.	20.00	Per sq.m. subject to minimum of Rs.2,000/- once in respect of one utilisation.

**Item No. 7****III. WAY LEAVE CHARGES**

Sr. No.	Description	Rate* Rs.
I)	Way leave charges for areas at Mormugao Harbour, Vasco da Gama.	300/-
II)	Way leave charges for areas at Mormugao Headland slopes and Balna.	100/-
III)	Way leave charges for land beyond Mormugao Municipal limit.	25/-

**NOTE:** Area for this purpose be arrived at taking into account the external diameter of the pipeline plus 30 (thirty) centimeters as working space as the width and length of the pipeline.

\* Per 10 sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.

**Item No. 8**

**The following notes common to all sections in the Scale of Rates and statement of conditions of the Mormugao Port Trust are incorporated:**

1. The user shall pay penal interest @ 24% per annum on delayed payments.
2. Likewise, the Port Trust shall pay penal interest @ 24% per annum on delayed refunds.
3. The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
4. For purposes of billing, rounding off will be to the nearest rupee on the grand total of each bill and not on each item in the bill.

**Item No. 9 .**

**The following general note is inserted under Part – I - Vessel Related Charges:**

“A concession of 25% will be allowed on vessel related charges on vessels of size 1,60,000 DWT and above. The concession scheme will continue upto 31 December 2000 subject to further review”.